جامعة قناة السويس
كلية التجارة ببورسعيد
....

دراسات في

الخدمات البحرية

دكتور
السيد حسين جلال
رئيس المعهد البحري
بهيئة قناة السويس ببورسعيد
عضو الجمعية العربية للملاحة
مدرس بكلية التجارة ببورسعيد



مقدمة الدراسة :

تؤدى صناعة النقل البحرى دورا هاما فى الاقتصاد القومى والتجارة الخارجية وقد ارتبطت هذه الصناعة بالعديد من الانشطة والخدمات البحرية المعاونة ، وتدور كلها حول السفينة. وللخدمات البحرية دورها الاساسى فى تحسين الأداء وزيادة انتاجية صناعة النقل البحرى. هذا ومن الصعب حصر مجالات الخدمات البحرية نذكر منها هنا على سبيل المثال :
الشركات الملاحية وملاك السفن ومؤجريها وسلطات الموانى وشركات التأمين والقطر والانقاذ والبنوك البحرية وشركات التوريدات والاشغال والخدمات البحرية ، وسماسرة السفن وشركات الشحن والتفريغ والتخزين والمنظمات والهيئات والمؤسسات البحرية ومراكز البحوث واكاديميات النقل البحرى .

من هنا يتضح لنا مدى الصعوبة التى تواجه المشتغلين فى قطاع النقل البحرى وضرورة إلمامهم ومعرفتهم الكافية بطبيعة كل من هذه الأجهزة لارتباطها بطبيعة عملهم .
ويجد الطلاب هنا بعضاً من هذه الجوانب فى قطاع الخدمات البحرية . وقد تناولت هذه الدراسة أربعة جوانب هى :

الأول : الخدمات التى تقدم للبضائع المنقولة بحراً خلال مراحلها المختلفة ، من تجهيز قبل النقل وعملية مناولة البضائع من وإلى السفينة ، وكذلك تعريف بمعدات مناولة البضائع وطرق العناية بها ابان الرحلة البحرية .
وكذلك دراسة مستندات البضائع المنقولة بحراً والبولون البحرى .

الثانى : دراسة دور الهيئات والمؤسسات البحرية فى مجال تقديم خدماتها لصناعة النقل البحرى التى ازدادت اعدادها وتنوعت نشاطاتها نتيجة للتطور التكنولوجى الحديث علاوة على تطور التشريعات والقوانين البحرية ، وهى أمور على جانب كبير من الأهمية للعاملين فى قطاع النقل البحرى .

الثالث : يتناول دراسة دور الشركات الملاحية فى مجال الخدمات البحرية وصناعة النقل البحرى والهيكل التنظيمى لهذه الشركات .

الرابع : اللغة الانجليزية عامل أساسى وضرورى فى مجال الخدمات البحرية ومن ثم يجد الطالب كثيراً من المصطلحات باللغة الانجليزية فى هذه الدراسة هذا علاوة على مجموعة كبيرة من المصطلحات البحرية الانجليزية واختصاراتها يجدها الطالب فى نهاية الدراسة بهدف زيادة حصيلته اللغوية المتخصصة فى هذا المجال .

والله أسأل أن يوفقنا جميعا الى الخير ،

بورفواد فى صفر ١٤٠٤ هـ
(٩ نوفمبر ١٩٨٣)

المؤلف

د . السيد حسن جلال

الفصل الاول

" خدمات البضائع المنقولة بحرا "

والنولون البحرى

- أنواع البضائع وخصائصها •
- تجهيز البضائع قبل شحنها •
- عمليات مناولة البضائع وأدوات الشحن والتفريغ :
  (معدات السفينة - معدات الارصفة والمعدات البرية
  المعدات البحرية)
- تستيف البضائع :
  (الفراغات الضائعة - خشب التستيف - خطة الشحن والتستيف
  عد البضائع - معامل التستيف - العناية بتخزين البضائع ابان
  الرحلة) •
- مستندات البضائع :
  (سند الشحن وأنواعه - محتويات بوليصة الشحن - المانيفيستو)
- النولون البحرى :
  أسس احتسابه - صور النولون - العوامل المؤثرة فى تحديد النولون •

البضاعة والسفينة عنصران متكاملان ، لاغنى لأحدهما عن الآخر ، وكلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر .فنوع البضائع يحدد نوع السفينة وحجمها وطاقتها تحدد نوعية البضاعة التى تتعامل معها .

ولذلك نجد من الأهمية بمكان دراسة البضائع المنقولة بحراً وطرق العناية بها والخدمات التى تقدم اليها ، حتى تتم عملية النقل وذلك بشكل مبسط ومختصر لان ذلك مجال دراسات ضخمة لايتسع مجالها هنا .

وتختلف البضاعة فى شكلها ووزنها وقيمتها ، فقد تكون على هيئة طرود أو بضاعة محزومة أو معبأة أو صب . وقيمة المنقولات تعتبر عاملا هاما فى اختيار مكان تستفيها فى عنابر السفينة .

كما أن طبيعة الشحنات تفرض نوعيات مختلفة من العنابر ، فالمواد سريعة التلف تتفاوت احتياجاتها من عنابر التهوية الكهربائية ، كما أن القيمة لها تأثير على نوع السفينة التى تنقلها ، فالسفن الجوالة تعمل فى نقل البضائع الرخيصة مثل الخامات والحبوب والسلع الغذائية ، بينما تقوم السفن المنتظمة بنقل السلع المرتفعة نسبياً .

وتصنف حجم الشحنات التجارية الى شحنات صغيرة وشحنات كبيرة نسبياً ، ثم صفقات كبيرة تحتاج لنقلها لاكثر من سفينة ، وتمتد عملية نقلها لعدد طويلة وغالبا ما يتم الشحنات الصغيرة على سفن الخطوط المنتظمة .

وتنقسم الشحنات الكبيرة نسبيا الى قسمين :—

أ — كميات كبيرة ولكنها مجزأة الى عدة شحنات حسب ما يرد فى عقد النقل .

ب — أن تكون كل كمية (مطلوب شحنها على حدة) كبيرة بذاتها ، وهذه يصير نقلها على السفن الجوالة عن طريق حجز فراغات ليس بسعر نولون مناسب .

جـ — ويتم تجميع أكبر كمية ممكنة منها لشغل سفينة بالكامل ليمكن الوصول بالنولون الى أدنى حد ممكن .

ومن القواعد الثابتة أن الحمولات الصغيرة هى أنسب فى حالة الخطوط الملاحية القصيرة والحمولات الكبيرة هى الانسب فى حالة الخطوط الملاحية الطويلة

(أنواع البضائع وخصائصها TYPES & CHRACTERRISTICS OF CARGO)

وتنقسم البضائع بشكل عام حسب طريقة شحنها وتفريغها الى المجموعات الآتية :ـ

أ ـ بضائع صب BUIK CARGO :

وهى البضائع التى يتم شحنها وتفريغها فى حالة سائبة أو سائلة فى عنابرها مباشرة عن طريق طلمبات بدون أن تكون معبأة أو مغلقة ، بمعدات ميكانيكية ولا تمثل مشكلة بالنسبة لعملية تستيفها بعكس البضائع العامة .

وتنقسم البضائع الصب الى قسمين :ـ

١ ـ بضائع صب سائلة LIQUID BULK CARGO :

وتشمل البترول ومشتقاته والمولاس والزيوت النباتية وسلفا الكبريت ...الخ

٢ ـ البضائع للصب الجافة DRY BULK CARGO :

وهى البضائع التى تشحن فى العنابر مباشرة بالضخ مثل البضائع الصب السائلة ، بدون أن تكون معبأة أو مغلقة . وتحتاج العنابر الى اعداد خاص قبل صب هذه البضائع فيها فعند ما يتم شحن القمح والحبوب صبا لابد من اعداد القواطيع الطولية قبل بدء الشحن لمنع تحرك الحبوب . ويتم أحيانا تعبئة الاسمنت فى أكياس ويشحن فى العنابر لحفظ توازن السفينة ، وفى هذه الحالة توضع نسبة معينة من الحبوب المعبأة فوق الحبوب الصب لتلافى تحركها أثناء الرحلة البحرية .

وقد أوصت منظمة الامكو لسلامة الارواح بعض القواعد الخاصة بطريقة شحن مثل هذه البضائع الصب ومن أمثلة البضائع الصب الجافة : القمح والفحم والذرة والكبريت والاسمنت والحبوب وخام الحديد والبوكسيت . والفوسفات والمنجنيز والسكر .

ب ـ التوحيد النمطى للبضائع UNITIZED CARGO :

التوحيد النمطى لحمولات البضائع هو اصطلاح قصد به الطرق التى يمكن بواسطتها ضم عدد من الطرود الصغيرة بعضها الى بعض حتى يمكن تداولها كوحدات ذات حجم موحد بمساعدة المعدات الميكانيكية .

والغرض الأساسى من عملية التنميط ، هو تسهيل عملية تداول البضائع ميكانيكيا بعدم تجزئة البضاعة الى طرود عديدة تحتاج كل منها على حدة الى عمليات تداول خاصة بها وبذلك نقلل من كمية العمالة المطلوبة ونسرع بعمليات تداول البضاعة بما يحقق وفرا فى نفقات النقل الكلية وتحقيق فوائد أيضا الى كل من : المنتج والعامل والموزع والمستهلك .

كما أن التداول اليدوى للبضائع فى صورة مجزأة قد يعرضها أيضا للكسر والتلف أو للسرقات الأمر الذى يترتب عليه زيادة التكاليف •

ويمكن اعتبار عملية التوحيد النمطى للبضائع العامة بديلا لعملية التجميع ، وهى تنعكس فى خلق وفر محسوس • كما أن التوحيد النمطى لا ينطوى على استخدام الحاويات فقط فاصطلاح التوحيد النمطى يشمل التصبين المسبق والطبالى وسفن الدحرجة وسفن حاملات الصنادل

أثر التنميط STANDARDIZATION

تتجه المؤشرات الى زيادة أهمية التنميط فى صناعة النقل البحرى للأسباب الآتية :ـ

١ ـ أدى التنميط الى انخفاض عدد السفن على الخطوط البحرية فى العالم •
فالسفن الخطية التقليدية للبضائع تقضى ٥٠ ٪ من وقتها فى الميناء ، بينما لا يستغرق وقت سفن الحاويات أكثر من ١٢ ٪ من وقتها ، وعلى هذا تستطيع ٩ سفن حاويات أن تحل محل ٧٠ سفينة خطية تقليدية •

٢ ـ استفادت الموانى من زيادة انتاجية نقل البضائع من الأرصفة ، لأن ذلك معناه القضاء على مشكلة التكدس بالموانى •

٣ ـ تقليل عدد السفن معناه تقليل البحارة المستخدمين على السفن • أما عمالة الميناء فسوف يكون هناك نقص فى عدد الرجال المطلوبين لكل وحدة انتاجية من البضائع ، وانتقلت بعض أنشطة الشحن والتفريغ بعيدا عن منطقة الميناء

٤ ـ ساهم التنميط باشكاله المختلفة على توفير كل من العمالة والوقت الى أقصى حد فى تحسين كفاءة اسطول النقل الساحلى •

اشكال التوحيد النمطى للبضائع :-

أولا ـ التصبين السابق للبضاعة PRE-SLINGING OF CARGO

وهى ربط وتحزيم الشحنات ذات الخواص المتجانسة HOMOGENEOUS

ويمكن عمل الصبانات من السلاسل أو الحبال الليفية أو الاسلاك ٠٠٠٠الخ قبل نقلها للسفينة ولا تحتاج هذه البضائع الى سفن خاصة ويمكن نقلها على سفن البضائع العامة

ثانيــــا ــ الطبـــالـــى PALLETIZATION

تعتبر الطبالى PALLETS وسيلة أخرى من وسائل التنميط فى عملية النقل البحرى ،
فهى عبارة عن منصات مسطحة يمكن نقلها بعد تستيف البضاعة وربطها عليها وهى
مصممة بحيث يسهل تداولها وقد تصنع من الخشب أو من الحديد ومزودة بمساكات
وعراوى ، ومن مزايا استخدام الطبالى فى النقل البحرى أن شحناتها لاتحتاج الى
موانـى متطورة ، ولا الى طرق برية على مستوى عالى من السعة والتمهيـــــد
، كما هو الحال بالنسبة لاوعية وصنادل الشحن • أضف الى ذلك أن السفن التقليدية
بامكانها ، مع بعض التحويرات البسيطة ، أن تقوم بنقل البضائع بالطبالى •
كذلك يسهل على السلطات الجمركية وشركات التأمين مراقبة وفحص البضاعة بسهـــولة
علاوة على تخفيض نفقات الشحن والتفريـــغ •
وتوجد حاليا سفن بها فتحات فى جانبيها ، وتنقل البضائع المحمولة على طبالـــى
فاذا وصلت الى ميناء التفريغ فتحت ابوابها الجانبية وهى ملتصقة بالرصيف فتدخــــل
اليها السيارات لتحمل الطبالى ببضاعتها وتخرج بها الى الرصيف •
ولكن الطبالى لا تصلح للنقل المختلط حيث لا تكون البضاعة عليها آمنـــــــــة ،
الا انها تعتبر على أية حال أقل تكلفة من استعمال الحاويات • ويجـــــــرى
العمل فى كثير من الاحيان بأن تقوم المصانع بتوحيد وتنميط عبوات الرسائل ثـــم
يجرى بعد ذلك رصها وتثبيتها فى الطبالى قبل ارسالها للميناء ثم تظل الرســـائل
مثبتة بالطبالى طوال الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول ، ثم تعـــاد الطبالـــى
فارغة مرة أخرى أو يتم التخلص منها •

ثالثـــا ــ استخدام الشباك NETS

وهى طريقة نمطية أبسط وهى أن توضع البضائع فيما يشبه الشبكة ، ثم يتـــم
تخزينها وتحميلها بأسرع منها بدون خلعها من هذه الشبكة حتى الوصول الـــــى
وجهتهـــا النهائية •

رابعـــا ــ البضائـــع المنقولـــة فى الصالات BARGES

ولها سفن مخصصة لها تعرف باسم LASH التى سبق الحديث عنها فـــــى
الفصل الثانى حيث يتم تستيف البضائع فى عدة صالات ويتم تفريغ الصالات من السفينة
بواسطة ونش قنطرى أو مصعد •

خامســـا ـ بضائع تنقل بواسطة الدحرجة : WHEELED CARGO

وهى تلك البضائع التى يتم شحنها وتفريغها من السفينة بواسطة السيارات والجرارات والمقطورات وما شابه ذلك من معدات التدحرج • وتقوم السفن طراز RO/RO بهــذه المهمة •

سادسا ـ البضائع المنقولة فى حاويات : CONTAINERISATION

ازداد استخدام الحاويات فى السنوات الاخيرة كوعاء لنقل معظم أنواع البضائع بشكل ينبىء بسيادة عمليات النقل البحرى عن طريق الحاويات على ماعداها مــن وسائل أخرى وفى عام ١٩٧٠ بلغت نسبة سفن الحاويات فى سفن الخطوط المنتظمة حوالى ١٢٪ وفى عام ١٩٧٥ ارتفعت تلك النسبة الى حوالى ٣٥ـ٤٠٪ ، ثــم قفزت تلك النسبة ما بين ٥٠٪ و٦٠٪ فى عام ١٩٨٠ • وجاءت تلك الاحصائيــات من واقع مانشره ملاك السفن ومجهزيها ومستأجريها والدراسات التحليلية لحاويات البضائع على خطوط مخـــتارة •

هذا وقد بلغت نسبة الزيادة فى انتشار خدمات الحاويات لكل الخطوط التجاريــة حوالى ٢مليون طن (صادرات وواردات) بضائع سنويا •

جـ ـ البضائع العـــامة GENERAL -BULK CARGO

ويقصد بها تلك البضائع التى تنقل فى وحدات كل على حدة (BREAK- BUIK) وهى إما تكون معبأة أو موضوعة داخل جوالات أو صناديق أو كراتين أو بالات أوبراميل أو أقفاص ، أو يتم نقلها بوسائل وسيطة مثـل :ـ

الاخشاب المحزومة PACKAGED TIMPER والمنتجات الحديدية ، والصلـــب والبضائع التى يتم نقلها بالصبانى والطبالى •

والبضائع التى يتم نقلها بالطبالى والصبالى •

وتعتبر السيارات والالآت والمواسير الضخمة والبضائع المثلجة من البضائع العامة • وتتميز البضائع العامة بارتفاع معامل تستيفيها ، بمعنى أن حجمها يكون فى العادة أكبر من وزنها، ولهذا يطلق عليها أيضا عبارة ،، بضائع المقاس ،، MEASUREMENT CARGO وتظل البضائع العامة محتفظة بتلك الصفة بصرف النظر عما اذا كانت خفيفة أم ثقيلة أم صغيرة أم كبيرة وسواء شحنها كطرود مفردأتم مهيأة فى شكل طبالى أو معبأة داخل حاويات •

وهناك صعوبة فى عملية مناولة البضائع العامة اذا ما قارناها بالبضائع الصب ، وتحتاج الى مهارة كبيرة وذلك لعدم تجانسها فهى تتكون من طرود مختلفة الاشكال والاوزان •

وتقوم بنقل البضائع العامة سفن متعددة الاسطح لتسهيل عملية التستيف، كما يتم تداولها بأنواع مختلفة من الروافع والاوناش • هذا والاتجاه العام فى العالم البحرى على المدى الطويل هو شحن البضائع العامة فى الحاويات •

د ـــ بضائع السطح DECK LOADS :

هى تلك البضائع التى تحملها السفن التجارية على سطحها الرئيس والتى لا يمكن نقلها فى عنابر السفينة مثل الالات الضخمة وجدوع الاشجار الكبيرة وقاطرات السكك الحديدية والرافعات والبضائع الخطيرة حتى يسهل التخلص منها عند الضرورة ، والمواشى ٠٠٠الخ وأى نوع من البضائع يقبل أصحابها وضعها على سطح السفينة ، وينص على ذلك صراحة فى سند الشحن ويرحب ربابنة السفينة عادة ببضائع السطح لزيادة ايرادات السفينة كما أن هذا النوع من البضائع لا يصلح للنقل بأوعية الشحن النمطية • والقاعدة العامة هى أنه لا يجوز للناقل أن يوص البضاعة على سطح السفينة وانما داخل عنابرها وقد نصت الاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٨ على القواعد الاساسية الآتية بالنسبة لبضائع السطح :ـــ

١ ـــ يجب تجنب شحن بضائع سطح تزيد عن الحد •

٢ ـــ ضرورة العناية التامة بحسن توازنة السفينة فى الحالات الاتية :ـــ

أ ـــ شحن الاخشاب على السطح ، لانه قد تتعرض للتشبع بالرطوبة أو بمياه الامطار أو بمياه البحر فيوداد وزن الخشب فى الرحلة عن معدلها الأول •

ب ـــ تأثير الرياح على جسم السفينة •

جـ ـــ فقدان السفينة لوزن صهاريج القاع المزدوج خلال الرحلة اذا استخدمت السفينة الوقود الموجود بهذه الصهاريج •

٣ ـــ ضرورة عدم تداخل شحنات السطح بمعدات السفينة الموجودة فوق السطح العلوى وعلى

الأخص معدات السلامة والاوناش ٠٠٠٠الخ

بعض أنواع البضائع طبقا لمعامل تستيفها :

هناك عاملان يحددان شحنة السفينة من البضاعة هما : حجم البضاعة ووزنها ، وتسمى العلاقة بين وزن البضاعة وما تتطلبه من فراغ حجمى بمعامل الاختزان LOADABILITY أو معامل التستيف وسنذكر هنا بعض أنواع البضائع حسب معامل تستيفها :ـ

١ ـ التفاح :

ويعبأ فى أكياس أو صناديق أو كراتين وتستف فى درجة حرارة (٩ سنتيجراد) اذا كانت درجة الحرارة مرتفعة ٠ ويقدر معامل تستيفها بحوالى ٢٦٦ر٢ ، وعـادة مـا يتم نقلها فى سفن مخصصة لنقل الفواكهة أو سفن خطوط منتظمة ٠ وتشحن من كنـــدا وجنوب افريقيا واستراليا فى حاويات

٢ ـ الزبـد

ويعبأ فى أكياس أو صناديق أو كراتين ، ومعامل تستيفها يتراوح مابين ٥٥٨ر١ و٦٩٩ر١ ٠ وعادة يتم شحنها فى سفن خطوط منتظمة بها فراغات للبضائع المثلجـة أو فـى حاويات مثلجة ٠ وأهم الدول المصدرة للزبد : استراليا ونيوزلندا وبعض الدول الاوربية مثـل الدانمرك وهولندا ٠

٣ ـ الفحـم

ويعتبر من الشحنات الخطيرة لأنه معرض للاشتعال ولا سيمـــــا فى الرحلات الطويلة وعلى هذا يحظر شحنة مع شحنات أخرى مثل الكيماويات والحمضيـات ويقدر معامل تستيف الفحم من ـــ ر١ الى ٤١٦ر١ طبقا لدرجة البضاعة ٠

٤ ـ البـن

ويعبأ فى أكياس ويجب أن تحفظ جافا ، ومعامل تستيفة ٦٩٩ر١ ويشحـن عادة فى سفن تغطية مزدوجة الاسطح ومناطق انتاجه هى : البرازيل وكولومبيا وشرق وغرب افريقيا

٥ ـ لب جوز الهند : COPRA

وعادة يشحن صبا ويختلف معدل تستيفة ما بين ١٢٥ر٢ الى ٢٦٦ر٢ ويحتاج الى نظافة عنابر السفينة وعدم شحنة مع مواد أخرى لان هذه البضاعة تعطى رائحـة زيتية ، ويجب عزلها عن البضائع الأخرى فلا يجوز شحن مادة الشاى أو السكر معها بتاتـا ويحتاج لب جوز الهند الى تهوية شديدة ، كما يجب ابعاده عن جوانب السفينة ٠

٦ ــ القطن : ويشحن فى بالات مضغوطاً ومعامل تستيفه طبقا لنوعيته : ١٦ر١٤ الى ٣٣ر٢٨٣ ، والقطن له قابلية شديدة للاشتعال ، ويجب المحافظة عليه من البلل أو أى مصدر من مصادر الحرارة ويبلغ وزن البالة ٣٣٠ كيلو جرام ــ وحجمها حوالى ٣٨ قدماً ٠

وأهم مناطق انتاجه : مصر والباكستان والهند والولايات المتحدة الامريكية ٠

٧ ــ البصــــل : وهو من المحصولات الزراعية المصرية التى تصدر منه كميات كبيرة سنويا ويشحن البصل معبأ فى جوالات من الجوت ٠ ويبلغ وزن الجوال ٢٥ كجم ويبلغ تكعيب الطن الوزنى منه ما بين ٧٥ ــ ٨٠ قدم مكعب ٠ ويتم شحنه على سفن سريعة ومزودة بوسائل تهوية لجديد الهواء وطرد الابخره التى تتصاعد منه طوال الرحلة ولابد من ابعاد البصل تماما عن أية شحنات أخرى من التى تمتص الروائح وتتأثر بهـــا كالشاى أو البــــن ٠

٨ ــ السيارات بأنواعها :ــ

يتم شحن السيارات فى أغلب الاحيان وهى غير معبأة UNPACKED وذلك لتقليل نفقات الشحن ، ويتم شحن وتستيف كل سيارة على حـــدة بطريقة امنه وعلى أرضية ثابتة المستوى ٠ ومن الضرورى ترك فراغات حول السيارة تجنبا للتلف الناتج عن الاصطدام بعضها البعض أو احتكاكها ٠

ولا يمكن تستيف بضائع فوق السيارات أو شحنها بعضها فوق بعض ٠ لذلك يكون هناك فاقد فى الفراغات التى تعلو السيارات ٠ كما أنه لا يمكن شحن السيارات فــوق بضائع وبالتالى فهناك فاقد للفراغات اسفل السيارات ٠

وتزود بعض السفن الحديثة بأسطح هيكلية SKELETON DECKS تشيد فى العنابــر لتضمن تأمين السيارات ، وبذلك تزيد من عدد الاسطح المزدوجة وكذلك الفراغات المحصورة بين الاسطح ٠ وقد أتاح ذلك وساعد على شحن السيارات بأعداد هائلة فى السفن المتخصصة فى نقل السيارات والتى يطلق عليها " ناقلات السيارات" AUTO CARRIERS وبالنسبة للاسطح المتحركة يمكن ازالتها ، سواء كلها أو بعضها فى رحلة العودة ، وهذا يتيح الفرصة لنوعيات اخرى من البضائع لكى تشحن فى السفينة وفى كثير من الاحيان يتم شحن السيارات وتفريغها عن طريق المجرى الخلفى المنحدر للسفينة على سفن الدحرجة ٠ وكذلك يمكن شحن السيارات فى صناديق قابلة للطى COLLAPSIBLE CRATES هذا وقد صممت منشآت السطح على بعض سفن الخطوط المنتظمة مثل المنشأة الوسطى الممتدة لاعطاء حجم فراغات أكبر للسفينة ٠

وتمثل تجارة السيارات فى الوقت الحالى قطاعاً كبيراً وهاما فى قطاع النقل البحرى وهى آخذه فى النمو والازدياد . وقد أدى ذلك الى ظهور السفن المتخصصة فى نقل السيارات والمزودة بأسطح عديدة قد يصل بعضها فى السفن الى أكثر من عشرة أسطح ولها القدرة على نقل ٣٠٠٠ سيارة ويتم شحنها وتفريغها بطريقة الدحرجة : DRIV ON / DRIVE OFF أى بادخال السيارات واخراجها من السفينة عن طريق سائقين وأهم الدول المصدرة للسيارات : انجلترا والسويد واليابان - والولايات المتحدة وفرنسا وايطاليا والمانيا الغربية .

٩ - الخامات : هناك أنواع من خامات المعادن مثل : الكروم والمنجنيز والنحاس والبوسكيت والحديد والزنك . والخامات من البضائع الصب الاساسية ، ويتم شحنها فى سفن ذات سطح واحد مخصصه لهذا الغرض (راجع الفصل الثانى) والخامات لها معامل تستيف منخفض يتراوح بين ٣٤٠ر٠ و ٥٠٨ر٠ . وتتميز الخامات بارتفاع معدل ثقلها وتأثير ذلك على توازن السفينة ، وتركز الشحنة فى منتصف السفينة فوق قاعها ويترك فراغا كبيرا غير مشغول بالبضائع . وأهم الدول المصدرة للخامات : نيوفلاند والبرازيل واسبانيا وشرق أفريقيا .

١٠ - الشاى : ويشحن فى أكياس مبطنة LINED CASE وتفقد قيمتها اذا لم يحافظ عليها جافة والشاى سلعة شديدة الحساسية للروائح ومعامل تستيفها حوالى ٤٨ر١ وأهم الدول المصدرة للشاى : الهند وسيلان والصين ويشحن الشاى عادة على السفن المغطية

١١ - اللحوم والدواجن المجمدة : ويتم نقلها فى سفن الثلاجة المخصصة لنقل البضائع المجمدة وهى مزودة بالاجهزة والمعدات التى تجعلها صالحة تماما لنقل البضائع

١٢ - البطاطس والموالح والأرز : وتحتاج هذه البضائع الى تهوية ويتم الاتفاق على نقلها بسفينة مزودة بأجهزة كهربائية تكفل عملية التهوية المستمرة طوال الرحلة البحرية وحتى يتم تفريغ البضاعة فى ميناء الوصول .

أنواع تغلفة البضائع : TYPES OF BACKING

وتجهز البضائع قبل شحنها بتغليفها . وتعتمد عملية تغلفة البضائع على عاملين : نوع وطبيعة البضائع نفسها وطريقة العبور للرحلة المتوقعة . والبضائع الرخيصة أقل فى التغلفة من البضائع الثمينة . وتعبئة البضائع أو تغليفها يسهل عملية مناولتها ، ومتطلبات التسويق والوقاية من الكسر واختلاف درجات الحرارة بأن الرحلة وحجم ووزن البضاعة وليس المقصود فقط من التغليف حماية البضائع وتقليل مخاطر تلفها أثناء عملية تداولها ونقلها ولكن أيضا لمنع سرقتها وهناك طرق عديدة لعملية التغلفة والتحزيم نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر :

١ - البالات : شكل من أشكال عملية التغليف وتتكون عملية التغليف من لف البضاعة بمادة

الخيش أو المشمع . وتناسب عملية البالات هذه البضائع الاتية :
الورق والصوف والقطن والسجاد والحبال .

٢ — أكياس : مصنوعة من الجوالات أو القطن (أجولة) أو البلاستيك أو من الورق . وهى أرخص شكل من أشكال التعبئة والتغليف ويعتبر أنسب وسيلة لحفظ وتغلفة وتعبئة البضائع التالية : الاسمنت والبن والسماد والدقيق والكسب . ومن عيوب هذه الوسيلة فى التغلفة تعرضها للتلف من الماء أو التمزق بالنسبة لغلاف الورق .

٣ — الكرتون : وهو شائع الاستعمال فى عملية التعبئة ويزداد استعماله ويسهل استخدامه وبالأخص فى عملية النقل بطريق الطبالى . وأما عيوبه فهى تعرضه للتهشم والتحطيم والسرقة وكثيرا من السلع الاستهلاكية يتم وضعها فى كراتين لرخص هذه الوسيلة فى التعبئة . كما أن تعبئة البضائع فى كراتين هى الطريقة المثلى لنقلها فى الحاويات .

٤ — أقفاص الشحن CRATES ويطلق عليها عبارة الصناديق الهيكلية .
SKELTON CASES وهى طريقة للتعبئة وسطين البالة والاكياس . وتصنع من الخشب واهم البضائع التى تستخدم هذا النوع من التغلفة :
البضائع خفيفة الوزن ولها سعة تكعيبية كبيرة مثل : الآلات والأدوات المنزلية والثلاجات والدراجات وبعض المواد الغذائية مثل البرتقال وما شابه ذلك .

٥ — البراميل بأنواعها DRUMS, BARREIS تستخدم فى نقل البضائع السائلة ومن عيوبها تعرضها لتسرب المياه منها أو اليها اذا لم يحكم غلقها .
كذلك يمكن نقل المواد الحمضية فى براميل بلاستيك وزجاجات .

٦ — المعلبات CANNED وتعلب المواد الغذائية وغيرها ليسهل عملية نقلها فى وحدات مثل الكراتين والاقفاص والصناديق الخشبية .

هذا ويلاحظ أن كثيرا من البضائع لا يصلح لها عملية التحزيم أو التغلفة ، وتنقل سائبة أو صب مثل الحديد وألواح الصلب وقضبان السكك الحديدية ... الخ .
مثل هذه البضائع يطلق عليها بضائع الوزن WEIGHT CARGOES وهى ذات معامل تستيف منخفضة والعربات الثقيلة وقاطرات السكك الحديدية والاتوبيسات تنقل أيضا بدون تغلفة لأن عملية تغليفها أمر صعب علاوة تكلفتها المرتفعة .

هذا وتمر عمليات **نقل البضائع بحرا بالمراحل الآتية :—**

الأولى : تجهيز البضائع قبل شحنها •
الثانية : مناولة البضائع من الرصيف الى السفينة وبالعكس •
الثالثة : تستيف البضائع فى عنابر السفينة أو على سطحها ، والعناية بها طوال فترة الرحلة البحرية •

المرحلة الأولى : وقد تحدثنا عنها فى الصفحات السابقة وهى محاولة توحيد نوعية البضائع وتجانسها بشكل يسهل معه عملية نقلها بوسيلة من الوسائل مناولة البضائع

المرحلة الثانية : وهى عملية مناولة البضائع أو عملية الشحن والتفريغ، وترتبط نوعية البضاعة بعمليات الشحن والتفريغ • ويمكن تعريف هاتين العمليتين فى الآتى :—

١ — **الشحن LOADING :** وهى مجموعة العمليات التى ترمى الى نقل البضائع من الرصيف وتستيفها فى عنابر السفينة عن طريق أجهزة الشحن الخاصة بالسفينة أو عن طريق الأوناش البحرية

٢ — **التفريغ DISCHARCING** وهى عملية عكسية وترمى الى نقل البضاعة من السفينة الى الرصيف •

ويعتبر عامل الوقت فى عمليتى الشحن والتفريغ من العوامل المؤثرة فى اقتصاديات النقل البحرى والخدمات الأخرى البحرية **المصاحبة للشحن والتفريغ**

١ — تجهيز العمال والسيارات والمعدات للقيام بعمليات نقل البضائع من الارصفة
٢ — اعادة تعبئة واصلاح العبوات **المفككة**
٣ — ربط وتحزيم البضائع على السفينة والارصفة •
٤ — تنظيف عنابر وممرات السفينة •
٥ — تغطية العنابر وربطها •

عمال الشحن والتفريغ : STEVEDORTING :

هم أفراد يعملون فى مجموعات، كل فريق يختص برافعة، ومهمتهم هى مناولة البضائع من السفينة والارصفة ويشرف عليهم مقاول الشحن والتفريغ

مبادىء أساسية لعملية مناولة البضائع :

تتطلب عملية مناولة البضائع من والى السفينة **الى المبادىء الاتية :—**

١ ـ ضمان سلامة السفينة والبضائع والأفراد من الحوادث التى تنشأ من فقدان التوازن أو سوء فى عمليات التستيف ، أو عندما يكون هناك بضائع متفجرة أو حبوب قابلة للتحرك مراعاة القواعد الدولية والوطنية بهذا الخصوص •

٢ ـ حماية البضائع من الفساد أو العطب •

٣ ـ الاستخدام الأمثل لفراغات السفينة لزيادة ايراداتها •

٤ ـ أقصى سرعة ممكنة للسفينة فى الميناء فى عمليات البضائع ووسائل النقل الاخرى لضمان سرعة دوران السفينة •

٥ ـ سلامة البضائع مسئولية المالك طبقا لقواعد لاهاى •

عمليات مناولة البضائع CARGO HANDLING

تعد عمليات مناولة البضائع على السفينة وكذلك على الأرصفة من أبرز المقاييس للحكم على جودة الخدمات البحرية المختلفة التى تقدم للسفينة وللميناء •

كما تعتبر عمليات مناولة البضائع الغاية الاقتصادية لتشغيل السفن على الخطوط الملاحية فى خدمه متكاملة للتجارة الدولية • وترتبط اقتصاديات تشغيل السفن والنقل البحرى بكفاءة عمليات مناولة البضائع •

وتقاس كفاءة الموانى فى قدرتها على إنهاء عمليات مناولة البضائع على السفينة فى أسرع وقت ، وبذلك تزداد انتاجية السفينة •

وتتم عمليات مناولة البضائع بوسيلتين :ـ

الأولى ـ معدات السفينة :

تعتبر روافع السفينة هى أكثر الوسائل أهمية وهى العامل الاساسى فى عملية شحن وتفريغ البضائع ويرجع ذلك للاسباب الآتية :ـ

١ ـ بعض الموانى ليس فيها روافع على الارصفة ، وعلى هذا تصبح روافع السفينة هى وسيلة الشحن والتفريغ الوحيدة .

٢ ـ عندما لا تستطيع السفينة الوصول الى الارصفة لأحد الاسباب ، ففى هذه الظروف تصبح هى الوسيلة العملية لتفريغ البضائع أو شحنها •

٣ ـ تمتاز روافع السفينة بأن لها طاقة تزيد عن متوسط الطاقة لروافع الارصفة وتتراوح قدرة روافع السفن من ١٠ طن الى ٢٥٠ طن قوة الرفع •

٤ ـ استخدام السفينة لروافعها يعطيها استقلالا ذاتيا فى التشغيل •

٥ ـ فى حالة تعطل معدات الميناء عن العمل ، أو انقطاع التيار الكهربائى

الذى يغذى معدات الميناء بالقوى المحركة اللازمة لتشغيلها تصبح معدات السفينة عاملا أساسيا فى مناولة البضائع .

هذا ويوضع فى الاعتبار عند تصميم بناء السفينة مسألة المعدات والتجهيزات الخاصة بمناولة البضائع الموجودة فوق السطح العلوى للسفينة .

وكل سفينة مجهزة بأنواع متماثلة أو مختلفة من الاوناش التى تشيدها وتثبتها عند فتحات العنابر ، وهى أوناش قابلة للتحرك فى كل اتجاه وقادرة على تحقيق حلقة الوصل بين عنابر السفينة ورصيف الميناء . هذا ويلاحظ أن الاتجاه الحديث فى بناء السفن هو مراعاة بناء عنابر لا يوجد بها عوائق ، عليها فتحات عنابر مزودة بأغطية ميكانيكية من أجل سرعة مناولة البضائع وسرعة دوران السفينة .

وتختلف قدرة أوناش السفينة على الرفع ، فبعضها لا تزيد طاقته على طن واحد أو ثلاثة أطنان أو أربعة وهكذا . بينما بالنسبة لسفن نقل البضائع الثقيلة نجدها مزودة بأوناش ضخمة ذات قدرة عالية على الرفع ، قد تكون أعلى بكثير من طاقات وقدرات الاوناش والروافع الموجودة على البر .

أنواع معدات السفينة : S'HIP'S RIGGING :

١ ـ أذرعة الشحنة المتحركة : SWINGING DERRICKS :

وتعتبر من أسهل وأسرع الوسائل المستخدمة على السفن حاليا لمناولة البضائع غير الثقيلة والتى يصل وزنها الى طن ونصف .

وذراع الشحنة هذا يمكنه رفع وانزال البضائع فى أى نقطة داخل حدود دائرة دورانه وعلى ذلك فانه يزيد من سرعة تداول البضائع ومن سرعة تجهيز الرافعات .

٢ ـ روافع الاحمال الثقيلة : HEAVY - LIFT DERRICK :

وهى عبارة عن صاريين ضخمين مرتبطين لنقل الشحنات ذات الاوزان الثقيلة التى قد تصل الى ٣٠٠ طن ، ومن امثلة هذه الروافع الضخمة نجد (JUMBO DERRIC)

٣ ـ روافع البضائع العامة GENERAL CARGO CRANE. :

وهذه الروافع أسرع فى تشغيلها من اذرع الشحنة ولكن بالمقارنة الوزنية بينهما نجدها ليست فى نفس قوتها .

الاونـاش : WINCHES

والاوناش ثـلاثة أنواع :ـــ

أ ـــ الونـش البخـارى STEAM WINCHES : ويوجد عادة لتشغيل سلـك كل ذراع شحنـه مزودة به السفينة وجميع الاوناش البخارية يمكن التحكم فيها بواسطة ماسورة بخـار THROTTLE وذراع عكـس الحركة REVERSE LEVER وغالبا ما يوجـــد على ناقلات البترول •

بـــ الونش الكهربائى ELECTRIC WINCH ويعمل بواسطة مفتاح تحكم وفرملـة رجل ميكانيكية وتستخدم الفرملة فى تقليل سرعة الونش •

جـ ـــ الونش الهيدروليكى HYDRAULIC WINCH وله بعض المزايا منافسا للونش الكهربائى ولكن هذا النوع غير شائع الاستخدام على السفن •

٥ ـــ الونـش القنـطرى TOWER GANTRY

يوجـد الونـش القنطرى على بعض سفن ناقلات البضائع الصب وسفن الحاويات وسفن ناقلات الصـلات وهو ونش على شكل متحرك على قضيبين يمتدان بطول السفينة ومتعامد على العنابر لنقل البضائع من والى العنابـر •

٦ ـــ معــدات سفن الدحرجة RO/RO UNITS:

(١) عبوات شحن نمطية محمولة على هيكل سيارة نصف مقطورة SEMI – TRAILER سواء بسيارة أو بدون سيارة متحركة أو على شاسيهات عادية • NORMALLY – CHASSIS

(٢) مقطورات على البر تحمل عبوات نمطية

(٣) البضائع المنقولة على عجلات WHEELED CARGO مثل الجرارات والمقطورات والسيارات ••• الخ

(٤) المنحدر الخلفى أو الجانبى لسفن الدحرجة والمعروف باسم : RAMP

وتجهز سفن الدحرجة عادة بمنحدر فى مؤخرتها يفتح لشحن وتفريغ البضائـــع المنقـولة علـى عجـلات •

٧ ـــ روافع السـطح DECK CRANES حلت روافع السطح محل الاوناش على كثير من سفن البضائع الحديثة • وتوجـد تلك الروافع فى منصات تقع بين العنابر •

وتعطى روافع السطح قدرة سريعة وسهلة فى عمليات مناولة البضائع والتقليل من استخدام الحبال والاسلاك والشباك .....الخ .

وتتراوح قدرات الروافع ما بين ٣ــ٥طن و١٠الى ١٥طن . وهناك ثلاثة أنواع من الروافع :

أ ــ روافع البضاعة العامة ، وتوجد على سفن البضائع العامة والبضائع الصب .

ب ــ روافع الكباشات GRABBING CRANES : لنقل البضائع الصب .

جـ ــ الروافع المزدوجة TWIN CRANE : لرفع حمولات أكثر ثقلا مثل الحاويات فى بعض الاحيان .

العناصر البشرية التى تعتمد عليها خدمة الشحن والتفريغ :

١ ــ عمال الشحن والتفريغ على السفينة .
٢ ــ عمال العبوة .
٣ ــ عمال الارصفة .
٤ ــ عمال الحياكة .
٥ ــ عمال الوحدات البحرية .
٦ ــ عمال الوحدات البرية .

ثانيـــة ـ المعدات البرية ومعـدات الارصـــفة :

تجهز معظم الدول المتقدمة موانيها بمعدات مناولة البضائع والتى تعتبر أهم منشآت الميناء • وكلما ازدادت اعدادها وأنواعها ، حسب نوع البضاعة ، شكلا وحجما ووزنـــا كلما كان ذلك فى صالح العديد من السفن التى تقصد الميناء لشحن البضائع أو تفريغها ولا ختفت مشكلة التكدس بالموانى وزادت انتاجية الرصيف واسرعت السفن تزيد من رحلاتها وبالتالى تزداد انتاجيتها هى الاخرى • وعلى هذا فان معدات الارصفة والموانى وأجهزة الشحن والتفريغ هى حلقة الوصل الرئيسية بين واردات الدولة وصادراتها وبين موانى الدول الاخرى التى ترتبط معها بعلاقات تجارية خارجية والميناء المثالـى للسفينة هو المجهز لمناولة البضائع تكفل لها الكفاءة فى عمليات الشحن والتفريغ وعكـس ذلك تماما اذا انخفضت كفاءة معدات مناولة البضائع بالميناء ، فان ذلك يكون من أبرز العوامل المسببة لحدوث ظاهرة التكدس فى الميناء ويترتب على ذلك خسائر تعود علـى جميع أطراف التجارة الخارجية وعلى رأسها الاقتصاد القومى •

وأهم هذه المعدات هى :ـ

(١) الروافع المتحركة على عجلات (بسيارة) MOBIL CRANE :

وتتميز بأنها مثبتة فوق عجلات قوية من المطاط وليس من الصلب فوق القضبان وهى بذلك يمكنها التنقل فى كل مكان •

(٢) الروافع المتحركة على قضبان TRAVELLING CRANE ON RAILS :

وهى روافع ضخمة يمكنها التحرك بعجلاتها فوق القضبان الممتدة بطول الرصيف ، وعلـى حافته المواجهة للماء بحيث يكون ذراعها على الوصول الى عنابر السفينة ، ونقل البضاعة من السفينة مباشرة •

(٣) الرافعة المتحركة على قضبان ذات أذرع متحرك LIFTING CRANE :

وتشبه الروافع السابقة ، الا انها تتميز عنها بأن لها أذرع طويلا يمكن رفعه لاعلى أو تخفيضه لاسفل ليناسب عمليات الشحن والتفريغ •

(٤) الرافعة الكنـــغر KANGAROO CRANE :

وتشبـــه الـــرافعـــة ذات الـــذراع المتـــحرك (السابق ذكـرهـا) ولكنـــــهـــا تتميـــز عنـهـا بوجـود جـهـاز علـى شكـــل قمعـــى HOPPER

كما أن ذراع الرافعـــة ينتهى بوجـود "كلابـ" مصمم بطريقة خاصة تتنـــاســـب مـــع

عملية رفع البضائع الصب كالسكر وخلافه ، وذلك بدلاً من الخطاف ، حيث يقوم الكلاب بجرف البضاعة الصب من عنابر السفينة ثم يوضع الكمية التى غرفها من العنبر ليصبها فى الوعاء القمعى الشكل فتنزل البضاعة من فتحة الوعاء السفلية فوق حزام أوسير متحرك ينقلها بدورة الى مكان معين

(٥) معدات مناولة الحاويات CONTAINER HANDLING

وتنقسم الى قسمين :ـ

أ ـ روافع نقل الحاويات من السفينة الى الرصيف SHIP TO SHORE CONTAINER CRANES

وهذه الروافع قد تم تصميمها لشحن وتفريغ الحاويات على السفن المتخصصة فى نقل الحاويات وهى متعددة الأنواع مثل :

١ ـ روافع حمولة ٣٢ طن طراز GAILLARD .32.TON QUAYSIDE : وتعمل على حافة رصيف الميناء .

٢ ـ الونش القنطرى : GANTRY 6 RANE

ب ـ روافع الحاويات على أرصفة الميناء وساحات التخزين : TERMINAL HANDLING CRANES :

وهى روافع قوية ضخمة تتحرك فوق عجلات من المطاط أو من الصلب فوق قضبان ، حسب نوع الخدمة التى صممت من أجلها ، ومنها :

١ ـ روافع ذات الرفع الجانبى SIDE LOADER

٢ ـ روافع ذات الرفع الرأسى STEADDLE CARRIER

(٦) الاوناش ذات الشوكة : FORK- LIFT TRUCKS

وتتحرك على عجلات من المطاط أومن ويمكن قيادتها كالسيارة ، ولها اذرع مثل الشوكة يمكن تحريكها الى أعلى أو الى أسفل ، وتدخل تحت رصة البضاعة أو تحت الحمولة المراد رفعها وتتحرك الى أى اتجاه مطلوب .

(٧) السيور الناقلة : BELT CONVEYORS

وتقوم بنقل الفحم والخامات المعدنية من والى السفينة .

(٨) عجلات بقواديس لنقل المواد الخام : BUCKET WHEEL RECLAIMER

تقوم القواديس بنقل المواد الخام من الرصيف الى عنابر السفينة وبالعكس .

(٩) المضخات أو الشفاطات VACUVATORS :

وهى أجهزة خاصة بتفريغ القمح وكافة أنواع الحبوب الصب من السفينة الى الرصيف

ثالثا ــ المعدات البحرية :

(١) الروافع العائمة FLOATING CRANES وتستخدم فى شحن وتفريغ السفينة عندما تكون بعيدة عن متناول مساعدات معدات المناولة على الارصفة •

(٢) المواعين والصالات LIGHTERS

(٣) قاطرات بحرية لقطر المواعين TUGS

(٤) الصنادل BARGES والبراطيم PONTOONS

وتقوم كل هذه المعدات البحرية فى عمليات المساعدة فى عملية نقل البضائع من السفينة الى الميناء وبالعكس •

" أدوات ومهمات الشحن والتفريغ "

وهى مجموعة من الادوات والمهمات المستخدمة فى احتواء البضاعة حتى يمكن تحريكها بمعدات مناولة البضائع المختلفة • ونذكر فيما يلى بعض هذه المعدات منها :ـ

١ ــ الصبانى SLINGS وهى عبارة عن حبل أو سلك أوسلاسل وتستخدم فى تحزيم الطرود أو الصناديق أو ربطها حول البضاعة عند رفعها •

وتستخدم عادة بين السفينة والرصيف ويقوم بهذه العملية عمال الشحن والتفريغ وينقسموا الى مجموعات :

أ ــ رئيس المجموعة ويقوم بمراقبة دخول وخروج البضائع من والى البحر •

ب ــ الوناشة WINCHMEN وهم القائمون على العمل لتشغيل الاوناش

جـ ــ مساعد الوناشة GUYMEN

٢ ــ المشمعات TARPAUILINS : وتستخدم كنوع من تحزيم البضائع ليسهل نقلها •

٣ ــ الطبالى : وقد سبق الحديث عنها

٤ ــ خطاف البراميل CANHOOK وهو خطاف له أذرع يكاد يشبه شماعة الملابس ويستعمل فى رفع البراميل •

٥ ــ الشبكة CARGO NET : وتستعمل بدلا من الطبلية فى رفع عدد معين من الطرود غير المتماثلة فى الشكل أو الحجم •

٦ـ الخطاف المعلق DOG HOOK وهو عبارة عن أداة مصنوعة من الصلب القوى لها التواء يجعلها قادرة على رفع البضائع ونقلها من مكان لآخر •

الجمعية الدولية لمناولة البضائع : INTERNATIONAL CARGO HANDLING COORDINATION ASSOCIATION (ICHCA)

وقد تم أنشاء هذه الجمعية فى عام ١٩٥٢ ويبلغ عدد أعضائها العاملين ١٧٠٠ عضوا يمثلون ٧٤ دولة • ووظيفتها الرئيسية هى تقوية الروابط بالنسبة لوسائل مناولة البضائع من خلال الهيئات المحلية والاقليمية ومن خلال الندوات والبحوث العلميـة حول مناولة البضائع وهى تقوم باصدار صحيفة شهرية تتناول كافة الموضوعات والبحوث المتعلقة بمناولة البضائع •

المرحلة الثالثة : "تستيف البضائع " STOWAGE والعناية بها بحرا :

تعتبر عملية تستيف البضائع فى عنابر السفينة من العمليات المعقدة التى تتطلب التعامل مع العديد من أنواع البضائع ذات الابعاد والاوزان والخصائص المختلفة وبشكل عام يمكن تعريف عملية التستيف بأنها تهيئ رص البضائع فى عنابر السفينة المختلفة فى المكان المخصص لها وعلى سطحها طبقا لخطة الشحن التى يوسمها الربان وضابط السفينة • على أن تستخدم العنابر استخداما رشيدا حتى تستوعب قدرا كبيرا من البضائع • وتقليـــل الفراغات الضائعة :

(BROKEN SPACES) الى أقل قدر ممكن • لزيادة ايرادات السفينة خلال الرحلـــة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ • بمعنى الاتنتج عنه فراغات ضائعة قد تتراوح ما بيـــن ١٠٪ و ١٥٪ من الحجم التكعيبى لفراغات عنابر الشحنة • كان من الممكن شغلها بمزيد من البضائع •

وتزداد أهمية التستيف فى السفن التى تعمل فى خطوط منتظمة حيث يتعين الأخذ فـى الاعتبار الترتيب الضرورى لانواع البضائع تبعا لموانى الوصول •

أما السفن المؤجرة فتتعامل عادة مع شحنات كاملة أو صب ولهذا فان عملية التستيف لا تمثل دائما مشكلة لها مركز الصدارة فى عمليات الشحن والتفريغ • فيما عدا عمليات حفظ توازن السفينة •

الفراغات الضائعـــة : BROKEN STOWAGE

وهى الفراغات الموجودة بين عنابر أو طرود الشحنة عندما تخزن فى العنبـــر نتيجة الآتـــى :ـ

١ ـ التخزين الخاطىء الردىء •
٢ ـ عدم تشابه أو تجانس البضائع •
٣ ـ عدم انتظام شكل أو حجم العنبر •
٤ ـ وجود العوائق بالعنابر مثل الأعمدة أو التركيبات المتشابهة فى طريق الشحنة

الفواصـــل وخشب التستيـــف DUNNAGE

وهى الفواصل الخشبية التى توضع فى العنابر لفصل الشحنات عن بعضهـــا البعض أو لتستيف البضائع عليها أو لمنع البضائع الصب مثل الحبوب والغلال من التحـــرك وقـــد توضع رأسيه وأفقية وهى لازمة أيضا لتوازن السفينة •
وهناك أنواع أخرى من الفواصل بخلاف الخشب مثل الحصير MATS أو القش ومراتب قماش وحبال يقدر وزنها مابين ١٠٠ و ٢٠٠ طن على السفينة التى حمولتها ٧٠٠ طن STRAW وتوضع اسفل أو بين أو فوق البضائع لتأمين تستيفها وحمايتـــها والفصل بينها أثناء الرحلة •
وعلى أية حال فان نوع وكمية ووزن ادوات التثبيت ، تختلف كثيراً حسب طبيعة الشحنة المحمولة •

خطة الشحن أو التستيـــف :

وتحتاج الى خبرة ومهارة ودراية ، ويؤخذ فى الاعتبار موانى التفريغ واختـــلاف نوعيـــة البضائع والخصائص الكيميائية لها وقابليتها أو عدم قابليتها للاشتعال الذاتـــــى وهنـــاك ما يعرف باسم خريطة التستيف STOWAGE PLAN تقوم بطبعها الشركات مبينا عليها عنابر السفينة وأسطحها الوسطى ، وعن طريق هذه الخريطة يضاف اليـــــها معلومات عن الطرود ووزنهـــا ، وميناء التفريغ وتجرى التعديلات على الخريطة المبدئية ومن خريطة الشحن المبدئية يتمكن ضباط البضائع من مراقبة الشحن والتستيف ، والتأكد من أن كل البضائع قد تم تستيفها فى مكانها الصحيح •ويتم ارسال صورة من خريطة

ويتم ارسال صورة من خريطة التستيف بالبريد الجوى الى وكيل السفينة فى ميناء التفريغ لاعطائها لمقاول الشحن والتفريغ فيعد الرصيف والمخازن وأجهزة مناولة البضائع بوقت كاف وتوجد أجهزة حديثة لحسابات عمليات التحميل والتوازن وتستيف السفينة لحساب توزيع البضائع طوليا لتفادى أجهادات الانبعاج للسفينة التى تحمل بضائع ثقيلة الوزن • وفى سفن الحاويات الحديثة والناقلات الضخمة تتم حسابات التوازن والتفريغ بواسطة حاسب الكترونى صغير على السفينة نفسها والطريقة الصحيحة لتخزين الشحنة والاستعمال المؤثر الاقتصادى لادوات التثبيت هى الى حد كبير مسألة خبرة وتفكير حسن •

وقد تلجأ بعض السفن الى الاستخدام الجزئى للفراغات المتاحة فى عنابرها بسبب تنظيم وترتيب البضائع داخل العنابر وفى بعض الأوقات لاتقبل السفينة نقل بضائع معروضة لموانى تقع فى خط سيرها بسبب عدم قابلية هذه البضائع للدخول الى العنابر أو الخروج منها بسهولة أو بسبب تفضيل السفينة لبضائع يتم تفريغها فى أول ميناء تال فى خط سيرها أو بسبب رغبة السفينة فى أجراء عمليات الشحن والتفريغ فى أسرع وقت فى خطأ وبسبب رغبة السفينة فى إجراء عمليات الشحن والتفريغ فى أسرع وقت فى أكبر عدد من عنابرها فى كل ميناء فى وقت واحد وفى الأوقات المعتادة دون اللجوء الى الوقت الاضافى الذى يجشمها زيادة فى التكاليف

عملية عد البضائع المشحونة :

وهى عملية حصر عدد الطرود أو مكونات البضاعة المشحونة عن طريق اثبات العدد والبيانات المدونة على الطرود أو عدد الأجولة المشحونة •

ويثبت عدد البضائع فى " سجلات" TALLY-BOOK أو كشوف عد TALLY-SHEETS بواسطة TALLY CLERK يقومون باثبات بيانات واعداد وكمية البضاعة المشحونة أو المفرغة •

معامل التستيف STOWAGE FACTOR :

وهو العلاقة بين وزن وحجم البضاعة المنقولة بحرا وهو الفراغ الذى يشغله طن وزنى مخزن جيداً لأى نوع من الشحنة • ويشمل حساب الفراغ الضائع أى أخشاب تستيف (تثبيت) لهذا النوع من الشحنة

أو بمعنى آخر عدد الإقدام المكعبة أو الأمتار المكعبة من الفراغ التى يحتاجها الطن الوزنى البضائع (٢٢٤٠) رطلا •

ليمكن تستيفه فى عنابر السفينة.وهناك علاقة بين حجم أية بضاعة ووزنها يحكمها معامل تستيف هذه البضاعة وهذه العلاقة على درجة كبيرة من الاهمية ولابد على أساسها تتحدد قيمة نولون البضاعة المطلوب نقلها •

ولكل نوع من البضاعة معامل تستيف يعرف به • فالبضائع الثقيلة يقل معامل تستيفها واذا كانت خفيفة زاد هذا المعامل • ولكن هذا المعامل ليس دقيقا أو ثابتا كل الاحيان وهناك ما يعرف "بجداول معاملات التستيف" المعدة طبقا للقياسات الدقيقة المعروفة والمستعملة فى العالم البحرى ويبين الجدول التالى معاملات التستيف (الاقدام المكعبة التى يشغلها طن وزنى)

السلعة	معامل التستيف	السلعة	معامل التستيف
موز معبأ فى كرتون	١٤٠	زبد فى صناديق	٥٤
لحوم مجمدة	١١٨	فحم صب سائل	٤٧
تفاح فى صناديق	٩٠	دقيق فى أجولة	٤٥
فحم كول	٨٢	فحم فى أجولة	٤٤
لب جوز الهند مجفف	٧٠	زيوت نباتية	٤٠
بطاطس فى جوالات	٦٢	رمال	٢٠

هذا ويتم احتساب معامل التخزين للسفينة كالاتى :ـ

تحت السطح = سعة السفينة بالأقدام المكعبة / وزن الشحنة ـ وزن ادوات التثبيت

والبضاعة ذات معامل التستيف المرتفع هى التى تتطلب الطن الوزنى لشحنها فراغاً أكبر من ٤٠ قدم م.أما البضاعة ذات معامل التستيف المنخفض فهى التى يتطلب فراغاً أقل من ٤٠ قدم مكعب • وبضائع الحجم MEASUREMENT CARGO (أى البضائع الخفيفة وزناً الكبيرة حجماً)تتحدد على أساس الاعتبارات الآتية :ـ

اذا اعتبرنا أن الأساس بالنسبة لتحديد معامل التستيف للبضاعة العادية هو التعادل بين طن وزنى من هذه البضاعة ـ ومتر مكعب واحد أو أربعين قدما مكعباً • بمعنى

بمعنى أن الطن الوزنى الواحد من هذه البضاعة يشغل فراغا أو حجما مقداره مترا مكعبا أو ٤٠ قدم ٣ فإن الطن الوزنى الواحد من بضائع المقاس لابد أن يشغل حيزا أو فراغا أو حجما يزيد عن المتر المكعب أو اربعين قدما مكعبا • والطن الوزنى من بالات القطن يحتاج الى ضعف شغل فراغ أو حجم مقداره ٨٥ قدم مكعبا وعلى ذلك فهو يحتاج الى ضعف الفراغ العادى وفى هذه الحالة يحسب النولون على أساس القياس وليس على أساس الوزن •

وتعطى البضائع العامة المعبأة فى صناديق نسبة ٢٥ ٪ من حجمها فراغا مفقودا يزداد الى حجم تكعيبها الوارد من الشاحنين وفى الأماكن الضيقة الصعبة فى السفينة أحيانا تضاف كمية الفراغ المفقود الى حجم التستيف للوصول الى نتيجة أكثر دقة •

الاختيار بين الوزن والحجم :

والمقصود به الطريقة المتبعة فى حساب النولون لطن البضاعة على أساس وزنها أو على أساس حجمها أيهما أفضل للسفينة وذلك كقاعدة عامة معمول بها فى عمليات النقل البحرى ومعظم أنواع الشحنة يكتب عليها بواسطة المصنع أو المستلم ، وزنها الصافى وأبعادها المختلفة

العناية بتخزين البضائع ابان الرحلة البحرية :ــ

تقع على ربابنة السفن وملاكها مسئولية العناية بالبضائع التى تنقلها سفنهم طوال فترة الرحلة البحرية ذلك أن البضائع البحرية قد تتعرض الى مخاطر وأضرار نذكرمنها على سبيل المثال :ــ

١ ــ سوء تناول البضاعة عند الشحن والتفريغ •

٢ ــ تعرضها للبلل من المطر والثلج أو الندى وهى على الرصيف أو فى العنبر أو فى المواعين أو قبل عمليات الشحن والتفريغ أو من بضائع أخرى سائلة فى العنبر أو من دخول مياه الى العنبر عن طريق السرتينة أو ثقوب فى جانب السفينة ، أو فى صهاريج القاع المزدوج •

٣ ـ احتمال تلوثها بزيت الوقود من صهاريج القاع المزدوج أو تلوثها من بضائع أخرى غير نظيفة أو تلوثها بالصدأ من بضائع أخرى أو جانب السفينة .

٤ ـ تسرب رائحة غير مقبولة إليها من البضائع الأخرى .

٥ ـ تعرضها للتحطيم أو بعثرة محتوياتها بسبب الثقل الواقع عليها أو سوء التعبئة

٦ ـ تعرضها للاحتكاك ببعضها أو بجوانب السفينة أثناء سيرها فى البحر .

٧ ـ تعرضها للبلل من تكثيف البخار وسقوطه كمياه عليها فى العنبر .

٨ ـ فسادها بسبب الحرارة وتعرضها للاشتعال الذاتى أو العدوى .

٩ ـ تعرضها للسرقة .

لذلك من واجب الربان وكبير ضباط السفينة العناية بالبضائع وحمايتها من المخاطر المختلفة التى تتعرض لها كما سبق ذكرها .

مستندات البضائع المنقولة بحـــــراً :

بوليصـــــــة الشحــــــن : BILL OF LADING

تعتبر بوليصة الشحن أهم مستند متداول فى التجارة الدولية ومن أهم المستندات الملاحية وهـــو ايصال أو وثيقة بالبضاعة المدونة فيه ، ويوقع عليها الناقل ـــ أو من يمثله ـــ ويعطيه للشاحن أو من يمثله ، عند تسليم البضاعة على ظهر السفينة ، وقد يوقع قبطان السفينـــة على السند بالنيابة عن الناقل . وتستخدم كل شركة ملاحية سند الشحن الخاص بهـــــــا

فوائد بوليصة الشحن :

١ ـــ تعتبر ايصالا باستلام البضاعة بعد أن يوقع عليها الربان أو أى شخص مسئول بالنيابة عن مالك السفينة .

٢ ـــ تعتبر وثيقة امتلاك للبضائع المدونة بها .

٣ ـــ تعتبر كدليل ـــ وليس نهائيا ـــ عن شروط عقد نقل البضاعة .

أنواع وأشكال سند الشحـــــن :

١ ـــ سنـــد اسمـــى S TRAIGHT B/L : ويصدر باسم شخص معين ، وهو سند غير قابـــل للتداول ولا يحول لشخص آخر باتباع الاجراءات الصحيحة لحوالة الحـــــق .

٢ ـــ سنـــد اذنـــى ORDER B/L : ويصدر لأمر أولاذن الشاحن أو المرسل اليه ويعتبر لذلك قابلا للتداول NEGOTIABI باتباع اجراءات التظهير ENDORSMENT

٣ ـــ سند لحامله : وهو نادر الاستعمال ، لانه يجيز لحامله أيا كان الحق فى استلام البضاعة ، وهو قابل للتداول وذلك بمناولته من يد ليد .

٤ ـــ سند شحن نظيف CLEAN B/L : وهو السند الذى لا يتضمن أية شروط تحفظية بخصوص الحالة المعيبة فى البضاعة نفسها أو وسائل تغليفها وتعبئتها .

٥ ـــ سند شحن غير نظيف DIRTY B/L : وهو السند المؤشر عليه بملاحظات تفيد بأن البضاعة المنقولة كاملة أو ناقصة العدد الى غير ذلك من ملاحظات .

٦ ـــ سند شحن مشروط CLAUSED B/L : وهى سند شحن غير مؤشر عليه بعباره مشروط حيث تدرج فيه ملحوظات بشأن البضاعة ، كأن تدون فيه ملاحظات مفادها أن " الوزن غير معروف " .

٧ ـــ سند قابل للتداول NEGOTIABLE BIL : اذا وردت عبارة قابل للتداول على بوليصة الشحن ويحمل أشكالاً مختلفة منها على سبيل المثال : حامله (BEARER) أو اسم المرسل اليه أو شخص أخر يمكن تحويله لشخص أخر بالتظهير .

٨ ــ سند شحن غير قابل للتداول : NON-NEGOTIABLE B/L

اذا شطبت عبارة (غير قابل للتداول) يصبح سند الشحن عندئذ غير قابل للتداول ونادرا ما نجد مثل هذا النوع من السند الشحن .

٩ ــ سند الشحن المخترق (الشامل) : THROUGH B/L

وهو السند الذى تصدرة شركة الملاحة عن عملية نقل الى الميناء لاتمر بها السفينةالتى يتم فيها الشحن أى يغطى الشحن على سفينتين : الاولى تبحر البضاعة الـــــى أقرب ميناء تتردد عليه بالنسبة للميناء النهائى للتفريغ والسفينة الثانية من هذا الميناء الوسيط الى ميناء التفريغ النهائى ، حيث تسلم البضاعة لحامل السند المخترق الصادر من شركة الملاحة .

وتظل مسئولية هذه الشركة قائمة حتى تصل الى السفينة الى الميناء النهائى .

* * *

محتويات بوليصة الشحـــــن :ــ

يحتوى سند الشحن على البيانات الاتية :

اسم الشاحن ــ اسم السفينة ــ الوصف الكامل للبضاعة ــ ميناء الشحن ــ ميناء التفريغ تفاصيل كاملا عن النولون ــ اسم المستلم أو المرسل اليه ــ التاريخ الفعلى لتوقيع الربان

حجية سند الشحن :

لسند الشحن حجية كاملة فيما بين أطرافه وفى مواجهة الغير مثل شركات التأمين وغيرهم فى اثبات حصول الشحن وتسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموضوفة بها فى السند .

كما أنه يثبت التعاقد على النقل والشروط المتفق عليها فى هذا الشأن .

قائمة البضائع (المانيفيستو) : CARGO MANIFEST

هو عبارة عن وثيقة تحتوى على تفاصيل كاملة عن البضائع المشحونة ويتم تجميع بوالص الشحن فى (مانفستات) بيانات الحمولة . وتتضمن قائمة البضائع وصفا كاملا وموجزا للبضاعة المشحونة بالسفينة من ميناء لاخر .

ويبدأ الوكيل الملاحى للسفينة فى تحضير المانيفيستو بمجرد صدور أول "سند شحن" ويستمر تكملته مع توالى صدورها ومع تقدم الشحن بالسفينة ، ويتم قبل سفر السفينـــــة حيث يتحتم وضع صور منه عليها قبل الابحار .

ويتسلم الربان أو كبير الضباط عدة صور من المانيفست وصورة من كل سند شحن أصدر مع

تصريح السفر من الميناء ، وفى حالة التأخير يوسل المانيفست الى ميناء الوصول بالبريد الجوى المسجل وتطالب سلطات الجمارك فى ميناء الوصول بصورة أو أكثر من قائمة البضائع التى تحملها السفينة لهذا الميناء • وهناك نوعان من قوائم البضائع :

١ — مانيفستو البضاعة : CARGO MANIFEST

٢ — مانيفستو النولون : FREIGHT MANIFEST

وقد يصدر المانيفستو حسب النوع الاول أو الثانى وفى أحيان أخرى قد يصدر متضمنا النوعين معا • ويحتوى المانيفستو على البيانات الآتية :

اسم الملاك — اسم السفينة — اسم الربان — ميناء الشحن وميناء التفريغ — رقم الرحلة رقم سند الشحن — اسم الشاحن — اسم المستلم — علامات البضاعة ونوعها ووزنها ومقياسها عدد الطرود فئة النولون — اساس حساب النولون وزنا أو مقاسا — الطن النولونى اجمالى النولون) •

هذا ويلاحظ أن قوائم الشحن تحكمها الاتفاقيات الدولية •

النولون البحرى FREIGHT (أجرة النقل)

هو المبلغ الواجب الدفع للناقل مقابل نقل بضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول وتختلف الأسس التى يدفع على أساسها النولون كما تختلف طرق سداده •

وقد جرى العمل فيما بين الناقل والشاحن ، فى هذا الصدد على أسس وشروط أملتها ظروف العمل ونوع البضاعة والعرف السائد فى الأسواق •

أسس احتساب النولون :

١ — يدفع النولون أما على أساس الطن الوزنى (٢٢٤٠ رطل أو ١٠١٦ كيلوجرام أو ١٠٠٠ كيلو جرام) أو على أساس الحجم ويقدر الطن الحجمى بأربعين قدما مكعباً •

٢ — على أساس الوحدة كما هى الحال فى شحنات المواشى ، حيث يدفع النولون عن كل رأس من الماشية ، وكذلك بالنسبة للخشب الذى يحتسب النولون على شحناته على أساس وحدة يطلق عليها (مقياس) STANDARD ويختلف حجم الوحدة باختلاف الجهات المصدرة •

٣ — على أساس القيمة كما هو الحال بالنسبة لشحنات النقود وسبائك الذهب والفضة والبضائع الثمينة عموما •

٤ — يمكن أن يكون النولون مبلغا اجماليا من حمولة السفينة بأكملها أوجزئيا يتفق عليه ، كما هو الحال عند شحن العواجل الكبيرة ومهمات السيرك ... الخ

٥ — قد تحدد أجرة السفينة على أساس مبلغ معين يدفع مقدما كل شهر أو كل يوم بحسب حمولتها وهذا يقترب النولون من الايجار .

٦ — يتحدد نولون شحن الطن من البترول على أساس "السعر الموحد" (" WORLD SCALE") لشحن الطن .

سداد النولون :

اذا لم ينص في عقد النقل على موعد ومكان السداد، يكون السداد عند تسليم البضاعة في ميناء التفريغ المتفق عليه .. وعلى أية حال يمكن لمالك السفينة تحصيل النولون من الاشخاص الآتية :—

أ — شاحن البضاعة .

ب — المستلم أو المظهر على بوليصة الشحن .

جـ — البائع الذى يوقف البضائع في الترانزيت .

د — المستأجر .

صور النولون :

هناك صور عديدة للنولون نذكر منها الآتى :

١ — النولون المستحق أيا كانت الحوادث :

ينص القانون في سندات الشحن على استحقاق النولون كاملا بصرف النظر عن مصير السفينة أو البضاعة مهما كانت الحوادث

٢ — النولون المستحق الدفع في ميناء الوصول : COLLECT FREIGHT :

ويكون النولون مستحقاً الدفع عند تسليم البضاعة في ميناء الوصول .

٣ — النولون المدفوع مقدما : ADVANCE FREIGHT (PREPAID) :

وهو النولون الشائع . وفى كثير من مشارطات الايجار بالرحلة يتفق على أن يدفع جزء من النولون مقدما ويدفع الباقى عند بدء التفريغ أو أثناء القيام بعملية التفريغ وهو يستحق للناقل اذا ما أوفى بالتزامه . ومن المعتاد أن يحصل مقدما قبل تسليم سند الشحن للشاحنين .

٤ ـ النولون الاجمالى : LUMPSUM FREIGHT

وهو مبلغ معين كأجرة نقل أيا كانت وزن أوحجم البضاعة المزمع نقلها ، ويقدر عادة على أساس مبلغ معين لكل طن من حمولة الباخرة .

٥ ـ نولون على البضائع التى لم تشحن : DEAD FREIGHT

وهو النولون المستحق لمالك السفينة عن الفراغ الذى يتعاقد المستأجر على شحن بضاعة فيه ولكنه لا يقوم بالشحن لسبب ما . ويطلق عليه البعض "النولون الضائع" وهو النولون الذى يغطى الفرق بين الكمية الفعلية من البضاعة التى شحنتها السفينة والكمية التى تستطيع السفينة أن تستوعبها حسب أقصى حد لاتساعها وطاقتها على الحمل .

٦ ـ نولون الاعادة : BACK FREIGHT

قد يحدث أحيانا نتيجة لخطأ الشاحن أو المرسل اليه أو صاحب البضاعة أونتيجة لتطبيق قوانين معينة ، منع تفريغ البضاعة فى ميناء الوصول وعدم تسليم البضاعة فى ذلك الميناء .

وفى هذه الحالة ما أن تفرغ البضاعة فى ميناء الوصول عند عودة السفينة مرة أخرى الى ذلك الميناء اذا مازالت أسباب عدم امكان تفريغها أوتعاد البضاعة الى ميناء الشحن على نفس السفينة الناقلة .

٧ ـ نولون عقد الايجار : CHARTER PARTY FREIGHT

ويتفق علية مقدماً على أساس سعر النقل للطن الوزنى من البضاعة .

٨ ـ نولون بوليصة الشحن : BILL OF LADING FREIGHT

ويقدر على أساس :

أ ـ حجم الشحنة . أو

ب ـ وزن الشحنة . أو

جـ ـ قيمة الشحنة . (بالنسبة للبضائع الثمينة) .

ولمالك السفينة الحق فى اختيار الطريقة التى يقدر على أساسها مقدار النولون .

٩ — النولون الاضطرارى : DISTPESS FREIGHT :

وهو النولون الذى يضطر مستأجر السفينة قبوله بسعر أقل من العادى — وهو سعر اضطرارى (DISTRESS RATE IOHI) من أجل استكمال حمولة السفينة من البضائع .

١٠ — النولون عن المسافات الزائدة : DISTA NCE FREIGHT

اذا لم يتمكن من تفريغ الشحنة فى ميناء التسليم ، فان المالك السفينة — فى حالات خاصة — أن يطالب بتحصيل نولون عن المسافات الزائدة لنقل البضاعة الى أقرب ميناء مضمون .

١١ — النولون النسبى : PRO RATA FREIGHT

يسدد النولون فى بعض الاحيان نسبيا كأن يسدد النولون بنسبة معينة عن جزء من الرحلة ثم أو عن جزء من البضاعة ثم تسليمه . مثل هذا النولون يدفع فقط فى حالة ما اذا كان مالك السفينة لديه الرغبة والقدرة على ايصال البضاعة الى وجهتها

((العوامل المؤثرة فى تحديد النولون البحرى))

١ — نوع البضاعة .
٢ — قيمة البضاعة .
٣ — معامل التستيف .
٤ — المسافة بين ميناء الشحن والتفريغ .

وهناك العديد من المؤشرات والعوامل التى تتحكم فى تحديد سعر النولون وتؤثر فيه نذكر منها هنا فقط على سبيل المثال العوامل الثلاث الرئيسية الآتية :—

الاول — العرض والطلب : (سواء للبضاعة أو لسوق السفن)

تخضع فئات النولون للسفن المؤجرة زمنيا أو الرحلة للقوى الاقتصادية للعرض أو الطلب أكثر مما تخضع له فئات نولون الخطوط المنتظمة .

ويرتفع سعر النولون اذا ازدهرت التجارة الدولية وحركة النقل عموما وكثرة الطلب على السفن . وينخفض اذا حدث كساد فى التجارة الدولية وحركة النقل وقبل الطلب وعندما يزداد عدد السفن ومجموع حمولاتها عما هو لازم لنقل التجارة العالمية ينخفض سعر النولون .

كذلك تتغير أسعار النولون فى المواسم والفصول عندما يزداد الطلب على النقل البحرى .

الثانى ـ المؤتمرات الملاحية :

الا أن العرض والطلب لا ينتج أثره الصحيح الا فى سوق حرة حرية حقيقية ولكن فى الواقع ليست سوق النولون سوق حرة فعلا لأن هناك قوى كثيرة تتدخل فى السوق فتغير من أثر قانون العرض والطلب ٠ وأهم هذه القوى هى :ـ

المؤتمرات الملاحية :

المؤتمر الملاحى مجموعة من الخطوط الملاحية تعمل فى منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد أهم بنوده تطبيق أسعار نقل (نولون) واحدة ٠ وقد تذهب بعض المؤتمرات فى نشاطها الى حد تجميع كل نشاط أعضائها بما فى ذلك الأرباح ٠
ويوجد فى العالم الآن ما يقرب من ٣٦٠ مؤتمراً ملاحياً تعمل على الطرق الملاحية المختلفة بين الدول المختلفة وتقوم بنقل ما يقرب من ٢٥٪ من اجمالى التجارة العالمية المنقولة بحراً ٤٥٪ من البضائع الجافة ٠
وتبلغ عدد المؤتمرات الملاحية التى لها خطوط منتظمة لسفن تعبر قناة السويس حوالى ٩٠ مؤتمراً ٠ ومن الأمور المسلم بها أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩ قد ساعد على اشتداد المنافسة بين الخطوط الملاحية المختلفة خاصة تلك التى تعمل فى منطقة الشرق الأقصى ، مما أدى الى العمل على الغاء المنافسة فيما بينهما فيما يتعلق بأسعار النقل البحرى (النولون) ٠ (١)
ويعتبر مؤتمر المملكة المتحدة ـ كلكتا الذى تكون عام ١٨٧٥ هو المؤتمر الاول فى التاريخ الملاحى وقد اتفق فيه على تطبيق أسعار نوالين واحدة وستتبع هذا وضع أسس موضوعية لربط الشاحنين المختلفين بالمؤتمر بغية الوقوف فى وجه أى منافسة محتملة من الخطوط غير الأعضاء فى المؤتمر ٠

ب ـ الحكومات والاتحادات التجارية :

يقابل ماتحققه المؤتمرات الملاحية لنفسها من مميزات احتكارية على الخطوط الملاحية تضغط بها على السوق لرفع الاسعار قوة كبيرة أيضا تميل بالاسعار نحو الانخفاض تخفيضا لصالحها ٠ وهذه هى قوة الحكومات والاتحادات التجارية التى تضم كبار المنتجين والمصدرين والمستوردين فى العالم ، وهم يسيطرون على نسبة لها أهميتها الكبرى فى التجارة الدولية التى تنقل بالبحر وقد أثرت الى حد كبير على استغلال صناعة النقل البحرى وحريتها فى فرض شروطها على الشاحنين وجعلتها وسيلة فى يد المصدرين والمستوردين ٠

(١) راجع بالتفصيل عن موضوع : بروز أهمية قناة السويس فى مجال الاقتصاد الدولى ومسألة ظهور الشركات الملاحية كتاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، للمؤلف ٠

جـ ــ السفن غير المشتركة فى المؤتمرات :

لا يشترك جميع ملاك السفن فى عضوية المؤتمرات وعلى ذلك فهم لا يتقيدون بتعريفات النولون التى تصدرها المؤتمرات ويقومون بالنقل عادة بأسعار تقل عن أسعار المؤتمر وبذلك فهم عامل هام فى تخفيض الاسعار ويحدث أحيانا أن يقبل المؤتمر تخفيض النولون للنقل على سفينة تابعة لاحدى أعضائه بسبب وجود سفينة خارج المؤتمر

السوق الملاحى (البورصات) : EXCHANGE

هى مراكز تجمع جميع المشتغلين فى مجال النقل البحرى فى جميع أنحاء العالم • ويظهر تفاعل العرض والطلب فى الأسواق الملاحية التى يتم فيها استئجار سفينة متجولة لرحلة بحرية واحدة سوقا دولية تقوم على المنافسة وتتحدد بالتالى أسعار النوالين فيها على أساس العرض والطلب •

وأهم أعضاء السوق الملاحى : شركات التأمين والاتحادات التجارية وغيرهم وأكبرها بورصة لندن المعروفة باسم BALTIC EXCHANGE ويجرى فى هذه البورصات بجانب شراء وبيع السفن ــ عمليات التأجير وتتم بين الناقلين والشاحنين عن طريق السماسرة البحريين •

الثالث ــ العوامل الموضوعية وهى :

١ ــ تكاليف التشغيل : التكاليف الكلية للسفينة الثابتة والمتغيرة •

٢ ــ طول الرحلة البحرية : فكلما طالت الرحلة البحرية للسفينة كلما ازدادت فئة النولون وبذلك يمكن القول أن سعر النولون انما يتحدد طبقا للمسافة التى تقطعها البضاعة المنقولة خلال الرحلة البحرية (طن نولونى /ميل) • أو(راكب/ميل)

٣ ــ حجم البضاعة ووزنها : (أنظر معامل التستيف فى هذا الفصل)

٤ ــ طبيعة ونوع البضاعة المشحونة •

٥ ــ الظروف الطبيعية : مثل مخاطر الملاحة فى فصول الشتاء فى بعض المناطق •

٦ ــ امكانيات الموانى وتكاليف مناولة البضائع بها •

٧ ــ طريقة سداد النولون : أيضا تحدد مستواه فمثلا النولون المقدم منخفض عن النولون المسدد وتكاليف مناولة البضائع بها •

٨ ــ الظروف السياسية الدولية: مثل أزمة اغلاق قناة السويس وأزمة كوريا وكوبا لها أثرها فى أسعار النولون •

٩ ــ الدعم الحكومى المستمر للاسطول يرفع مستوى أسعار النوالين للسفن التى ترفع علمها •

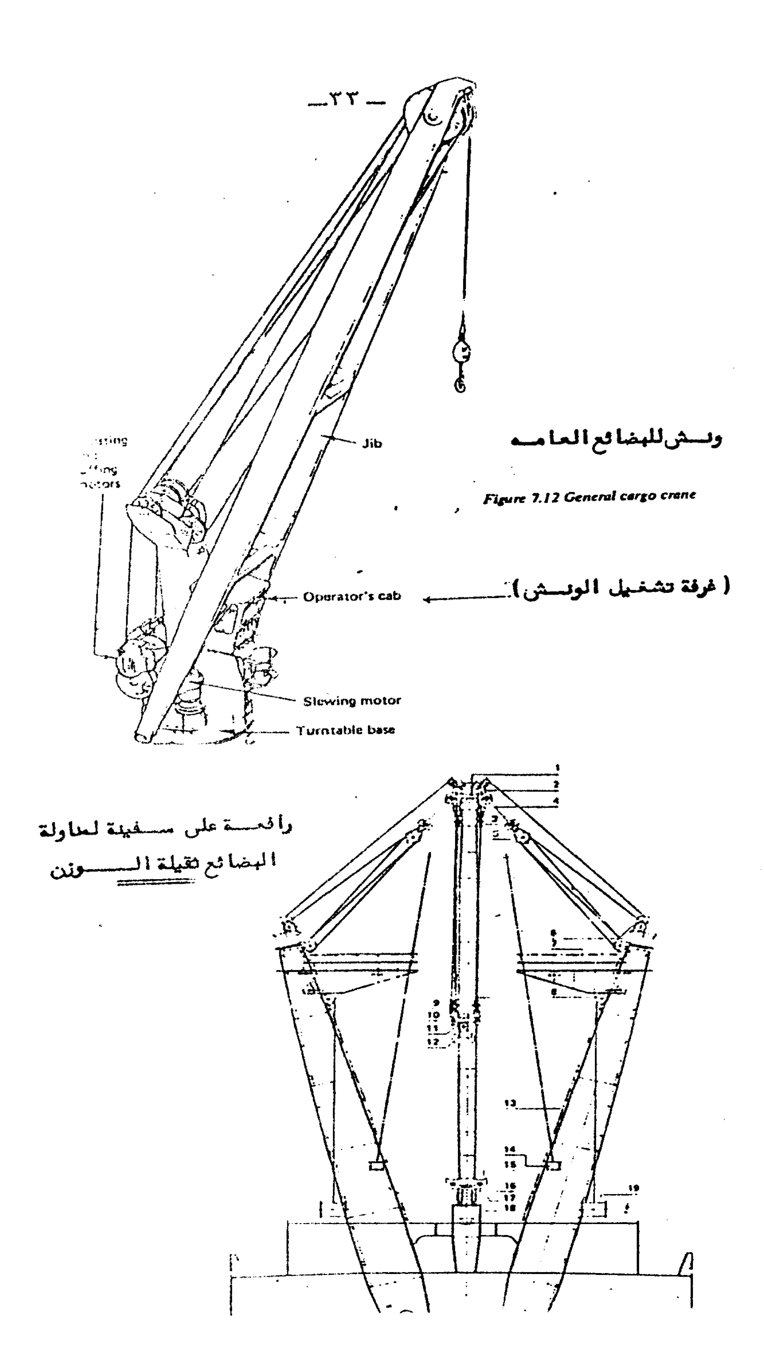
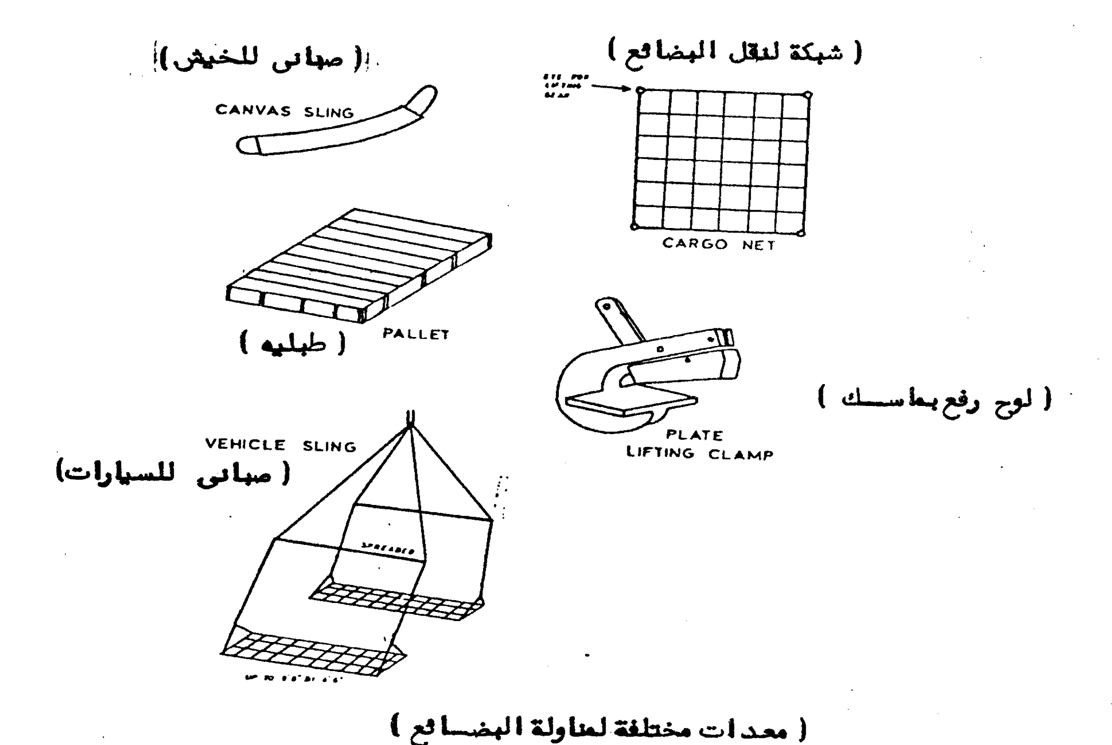


Figure 7.12 General cargo crane



(معدات مختلفة لمناولة البضائع)

XI Cargo-handling equipment (*continued*)

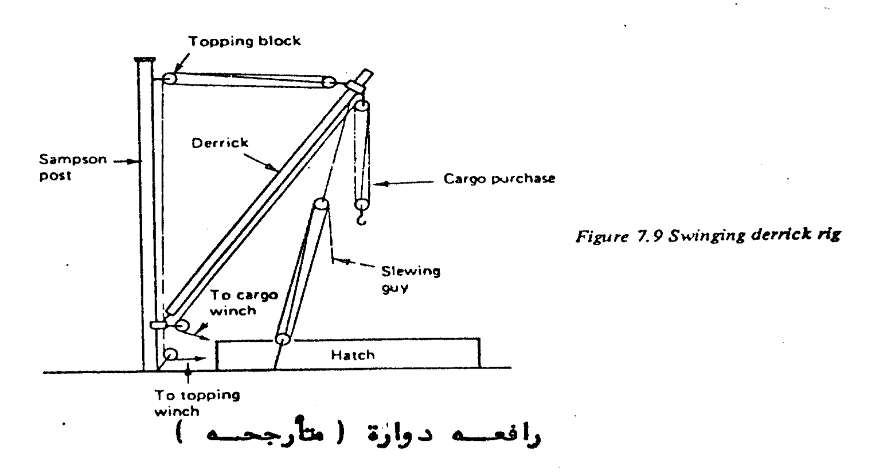


Figure 7.9 Swinging derrick rig

رافعه دوارة (متأرجحه)

حبـــل ليفي

Cordage

SLING or STROP

(قفل توصيل)

U-Shaped Shackle

حبل تحزيم

SNOTTER

خطاف للبراميل

Can Hooks

خطاف معلق

DOG HOOKS

للاخشاب

للصناديق

TIMBER

BOX

صبانى جنزيـــر

CHAIN SLING

CARGO TRAY

طبلية نقـــل بضائع

Lifting Gear

HEAVY LIFTING BEAM

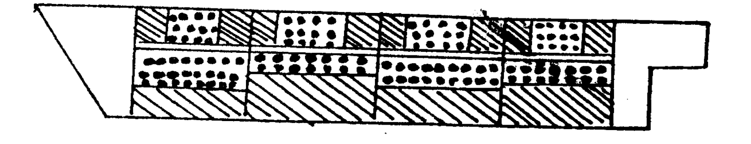
Supporting Gear

صبانى نقل أوزان ثقيلة

X Cargo-handling equipment

(معدات مختلفة لمناولة البضائع)

(خطـــة التستيف)



أول ميـــناء رســـو .

ثان ميـــناء رسو .

الفصــــل الثانـــى

الخــدمــات التى تؤدى بسهة الهيئــات والمنظمات البحرية الدوليــة للسفينة وصناعــة النقل البحــرى

أولا ــ المنظمات التابعــة للامــم المتــحدة :

موتمر الامم المتحدة للتجارة التنمية ــ منظمة الجات للتعريفات والتجارة المنظمــة الاستشارية البحريــة الدولية (الامكو) ــ

ثانيــا ــ الهيئات والمؤسسات البحرية غير الحكومية :

غرفة المــلاحة الدولية ــ الغرفة التجارية الدولية ــ المنظمة الدولية لتوحيد القياس الاتــحاد الدولــى للمــوانــى •

ثالثا ــ المنظمات الاقليمية :

المجلس القومى (اليابانى ــ الاوربى) الاتحادات ملاك السفن ــ اللجنة الدوليــة لخطوط الركاب ــ منظمة تطوير النقل والسفر عبر المحيطات ــ اتحاد ملاك السفن البريطانية لغرامات التأخير الخاصة بتجارة نقل الاخشاب ــ اللجنة الدولية لتنظيم حركة الملاحــة فى البحــار ــ اتحاد اللويدز ــ نوادى الحماية والتعويض ــ بورصة لندن ــ اتحــادات الشاحنين ــ اتحاد الشاحنين البريطانيين ــ مجلس تبسيط الاجراءات التجارة الدوليــة فى الخارج ــ منظمة العمل الدولية •

رابعــا (هيئات الاشراف والتقييم الملاحية الدولية :

الامريكية والانجليزية والفرنسية والصينية والالمانية واليونانية واليوغسلافية والكورية واليابانيــة والنرويجية والبولندية والايطالية والروسية

ــ الاتحاد العالمى لهيئات الاشراف الملاحى •

ــ فكرة انشاء هيئة عربية لتسجيل السفن •

هناك العديد من الهيئات والمنظمات والمؤسسات البحرية التى تنتشر فى أنحاء العالم ، وتتنوع نشاطاتها وتتعدد ، ولكنها على أية حال تهدف جميعا فى النهاية إلى خدمة صناعة النقل البحرى والتجارة العالمية .

وهذه المؤسسات إما عامة أو خاصة يتم تنظيمها على المستوى الاقليمى أو على المستوى العالمى وسنحاول خلال هذه الصفحات استعراض بعض أوجه نشاطات تلك المؤسسات ودورها فى مجال خدمة صناعة النقل البحرى والتجارة البحرية .

أولا — المنظمات التابعة للامم المتحدة

تأتى الأمم المتحدة على قمة هذه المؤسسات الدولية التى تساهم فى خدمة نشاط صناعة النقل البحرى والتجارة الدولية مثل :—

أ— مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD

(UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT)

وفى عام ١٩٦٤ انعقد فى مدينة جنيف مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة وحضره ممثلو ١٢٠ دولة ، وأوصى المؤتمر بمساعدة الدول النامية على زيادة وتثبيت مكاسبها من السلع والتوسع فى صادراتها من البضائع المصنعة ، وللحصول على رأس المال الذى يعوزها لبرامج التنمية .

وأوصى المؤتمر أيضا بانشاء جهاز دائم جديد تابع للامم المتحدة لتنمية التجارة الدولية وللسير قدما بعملية النمو الاقتصادى .

وقد تم انشاء المجلس للمعاونة فى بحوثه لالتماس حلول للمشكلات النوعية للتجارة أربع لجان فرعية لمعالجة السلع والصناعات والنقل البحرى وغير المنظورات "مثل" : (الشحن والتأمين والرسوم والتمويل المتعلق بالتجارة) .

وعالج مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة فى عامه الأول عدداً من المشكلات المتعلقة بالتجارة فأشرف على عقد مؤتمر أصدر ميثاقاً دولياً يهدف الى منح الدول المغلقة الأرض حرية العبور الى البحر . كما انعقدت مؤتمرات دولية أخرى بحثت فى الصعوبات التى تعانى منها أسواق الكاكاو والسكر العالمية .

دور المؤتمر فى مجال النقل البحرى :

١) اعترافه بالدور الهام الذى تقوم به المؤتمرات الملاحية لضمان معدل ثابت لأسعار النولون والخدمات المنتظمة للسفن النمطية .

٢) نادى بضرورة ايجاد تعاون أوثق بين المؤتمرات الملاحية ومجموعات الشاحنين

٣) أعطى الأولوية لتحسين تسهيلات الموانى .

٤) أوضح أن قرارات الدول النامية بزيادة وتحسين نوعيات أساطيلها التجارية ، يجب أن يكون على أساس ومعايير اقتصادية سليمة .

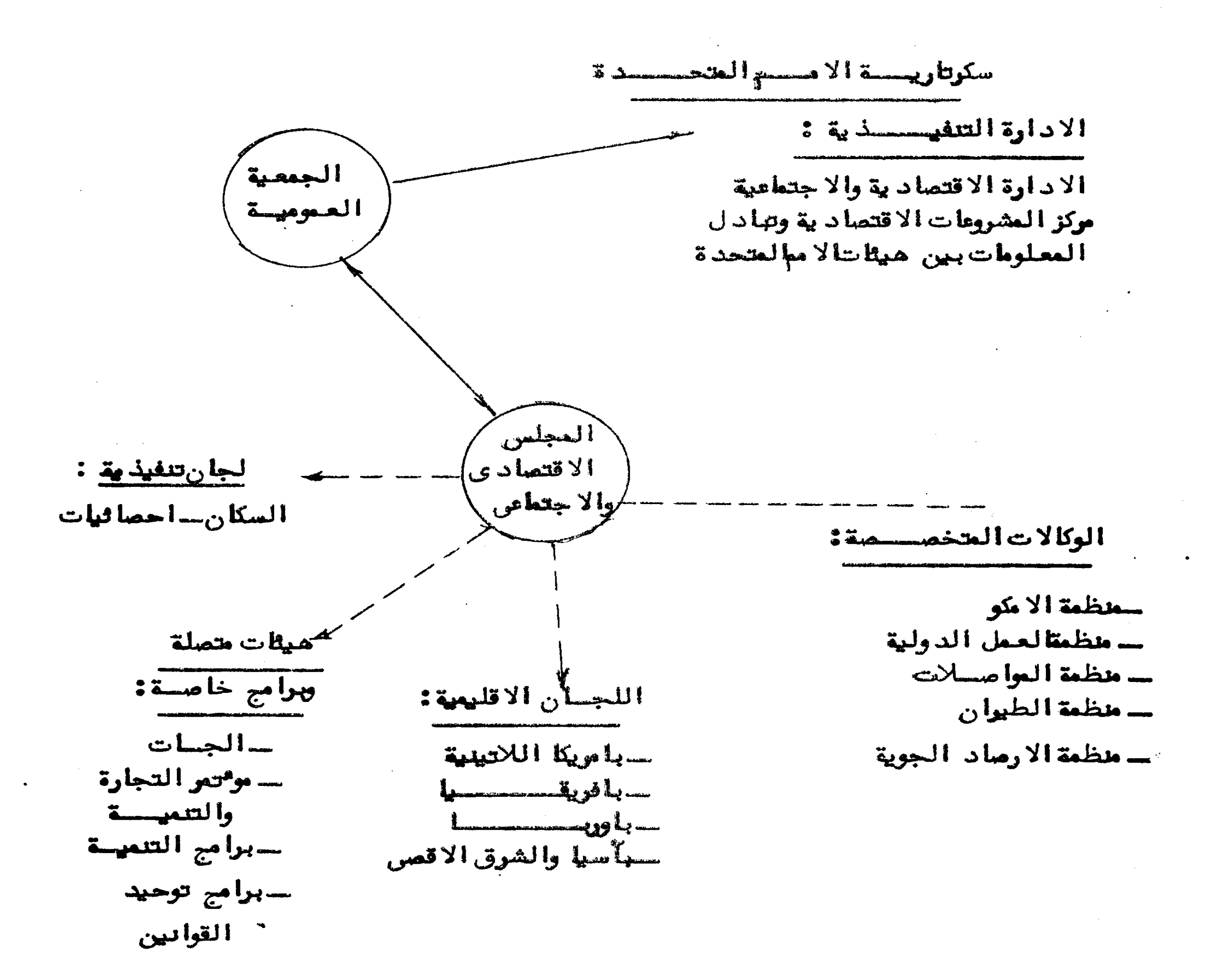
ب — منظمة الجات GATT للتعريفات والتجارة :

عندما وضعت الخطط الخاصة بأنشاء وكالات متخصصة لمعالجة المشكلات الاقتصادية كان ميدان التجارة الدولية ضمن ما تضمنته هذه الخطط ، وذلك لأن ذكريات القيود التى كانت مفروضة على التجارة فى عام ١٩٣٠ والأعوام التالية له كانت ما تزال حية فى أذهان واضعى هذه الخطط الذين قدروا كذلك الحاجة الى ايجاد نوع من أنواع الرقابة الدولية تكون مهمتها منع الاجراءات التعسفية فى التجارة التى كانت مستخدمة من قبل . وكان الاعتقاد السائد هو أن انشاء وكالة متخصصة للتجارة الدولية سيساعد على تنمية التجارة العالمية وتوسيع نطاقها ، وسيؤدى الى رفع مستويات المعيشة فى العالم .

وفى سبيل مواجهة هذه الحاجة وضع مشروع ميثاق منظمة التجارة الدولية فى عام ١٩٤٨ ولكن الميثاق المعروف باسم ميثاق هافانا طرح جانبا ، فقد بدا واضحا أن التجارة الكبرى لن تصادق عليه . ومع ذلك فقد تحقق نجاح ملموس فى ميدان التجارة الدولية عن طريق تنفيذ معاهدة التجارة الدولية التى تبنتها فى عام ١٩٤٧ حكومات الدول التى كانت تعمل اذ ذاك فى وضع ميثاق مؤسسة التجارة الدولية وأصبحت هذه المعاهدة الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) نافذة المفعول فى أول يناير ١٩٤٨ .

ومنذ عام ١٩٥٨ تركز كثير من عمل الاتفاقية على حاجة البلدان النامية لزيادة أرباحها من الصادرات وللحد من استئصال الحواجز التى تقف فى وجه صادراتها وفى سبيل هذا الهدف أنشئت برامج خاصة فى عام ١٩٦٣ ، كذلك أقرت فى عام ١٩٦٥ مواد اضافية فى الاتفاقية تحدد أهداف الاعضاء والتزاماتهم فيما يتعلق بالتجارة والتنمية وفى عام ١٩٦٤ أنشىء المركز الدولى للتجارة فى نطاق سكرتارية الاتفاقية ، وذلك لتزويد البلاد النامية بالمعلومات المتعلقة بأسواق التصدير والتسويق ، ولمعاونتها على تنمية الوسائل الفنية لتشجيع الصادرات ، ولتدريب العاملين اللازمين لهذا الغرض وخفض التعريفات أو تثبيتها فى عشرات الآلاف من المواد التى تدخل السوق العالمية .

رسم كروكى يوضح أهم وكالات الامم المتحدة التى تهتم بشئون النقل



جـ ـ (المنظمة الاستشارية البحرية العالمية (الامكو) : IMCO

وهى احدى منظمات الأمم المتحدة المتخصصة ، ويتكون أعضاؤها من الدول البحرية وقد وضع ممثلو خمس وثلاثين دولة الاتفاق الخاص بالمنظمة فى مؤتمر الأمم المتحدة البحرى الذى عقد فى جنيف ، وفتح باب توقيع هذا الاتفاق فى ٦ مارس ١٩٤٨ . وأصبح الاتفاق نافذ المفعول فى ١٧ مارس ١٩٥٨ عندما صدقت عليه ٢١ دولة من بينها ٧ دول على الاقل تبلغ حمولة سفن كل منها مليون طن على الاقل .

ومنظمة الامكو اختصار لعبارة :

INTERNATIONAL - GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION .

" المنظمة الاستشارية البحرية الدولية " .

وتهتم الامكو أساسا بشئون الملاحة والسفن والنقل البحرى الذى تتزايد أهميته يوما بعد يوم .

أهدافها :ـ

(١) تهيئة جهاز للتعاون وتبادل المعلومات بين الحكومات فيما يتصل بالمسائل الفنية الخاصة بالملاحة .

(٢) ضمان اتخاذ أفضل الوسائل الكفيلة بتأمين السلامة فى البحار ، وتأمين الملاحة فى ضوء المسئولية التى تقع على اللجنة لتأمين السلامة فى البحار .

(٣) الحث على ازالة اجراءات التفرقة فى المعاملة والقيود التى تضعها الحكومات فى طريق الملاحة .

(٤) النظر فى أى أمر يتعلق بالملاحة قد تحيله اليها أية منظمة أو وكالة متخصصة تابعة للامم المتحدة .

(٥) تعمل على اعداد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى شئون الملاحة وتقوم بأعمالها هذه بصفة استشارية .

ومن الاتفاقيات التى توصلت اليها المنظمة :

أ ـ اتفاقية السلامة الدولية فى البحار .

ب ـ اتفاقية الاشارات الملاحية .

جـ ـ اتفاقية خطوط الشحن ونقل البضائع .

د ـ اتفاقية منع التلوث فى البحار ومكافحة الحرائق .

هـ ـ الاتفاقية الدولية للحمولة لعام ٦٩

ثانيا — الهيئات والمؤسسات البحرية غير الحكومية

غرفة الملاحة الدولية INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (I.C.S)

وقد تأسست فى عام ١٩٢١ هى هيئة "مؤتمر ملاحى دولى" وأعيد تسميتها فى عام ١٩٤٨ باسم "اتحاد الهيئات القومية" الممثلة لملاك السفن الدائمة فى الدول الآتية :

استراليا ، بلجيكا ، كندا ، كولومبيا ، الدنمرك ، فلندا ، فرنسا ألمانيا ، اليونان الهند ، ايرلندا ، ايطاليا ، اليابان ، هولندا ، نيوزيلندا ، النرويج ، البرتغال ، أسبانيا ، السويد ، سويسرا ، انجلترا الولايات المتحدة الامريكية ، يوغسلافيا .

وتمثل هذه الدول أكثر من نصف حجم الاسطول التجارى العالمى . وتهتم غرفة الملاحة الدولية بسياسة صناعة النقل البحرى بمعناها الواسع ، وعلى وجه الخصوص فى المجالات الفنية والقانونية .

وأهم أهداف غرفة الملاحة الدولية هى :

١ — الاهتمام برعاية مصالح أعضائها — بشكل عام — فى كل الأمور المتعلقة بالسياسة العامة .

٢ — تبادل الآراء وتشكيل السياسات من أجل تطبيقها على النطاق القومى والعالمى وذلك عن طريق الدول الاعضاء الممثلين فى الغرفة .

٣ — أوعن طريق التعاون مع الهيئات الأخرى التى لها اهتمامات ومصالح صناعيه أو تجارية أوهيئات لها مشاكل مشتركة تهم الدول الاعضاء فى الغرفة .

٤ — المساهمة والاشتراك فى المشاورات التى تجريها أو تشارك فيها الهيئات الدولية عند ما ترى أن ذلك ضروريا لتحقيق أهداف غرفة الملاحة الدولية .

٥ — القيام بجميع الأعمال التى تحقق الأهداف سالفة الذكر أو احداها والمقر الرئيس لغرفة الملاحة الدولية فى لندن . وتقوم الجان الفنية الدائمة المتخصصة بكافة نشاطات غرفة الملاحة الدولية . وهذه اللجان هى :—

أ — لجنة ناقلات البترول :

وتهتم بمجموعة من الموضوعات المتعلقة بتشغيل الناقلات وبالأخص الجوانب الفنية وتقوم غرفة الملاحة الدولية بطبع النشرات والمطبوعات العديدة ذات الصبغة الدولية

والتى اعترفت بها المؤسسات الملاحية • ومن هذه المطبوعات :

- دليل تأمين الناقلات ، ويغطى الجانبين : البترولى والكيميائى
- دليل استخدام الطائرة العمودية (الهليوكوبتر) فى عمليات تشغيل الناقلات
- دليل استخدام الناقلات فى بحار نظيفة •
- نظافة البحار والناقلات •
- عملية نقل الخازات السالة بطريقة آمنة •

كذلك اهتمت غرفة الملاحة بدراسة بموضوع انفجار ناقلات البترول العملاقه والناقلات المشتركة ، ويتضح ذلك من تنظيم البحوث الخاصة بحوادث الناقلات ، وقيامها بنشر البحوث المتعلقة بأسباب تلك الحوادث من أجل التوصل الى تأمين وسلامة الناقلات العملاقة والمشتركة، علاوة على اهتمام غرفة الملاحة بنشر وتجميع البيانات عن حوادث الناقلات •

ب - لجنة غرفة الملاحة الدولية الخاصة بالحاويات :

وقد قامت هذه اللجنة بالعمل مع الامم المتحدة بالنسبة لمسائل الأمن ، ووحدت آراء ملاك السفن بالنسبة للتوحيد النمطى والتفتيش والتوثيق واجراءات الجمارك وكذلك تشترك بأعمال الامم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTADD) وذلك من أجل التوصل الى اتفاقية عالمية للنقل •

وكان لدخول انجلترا السوق الاوربية المشتركة تأثيرها على عمل لجنة التأمين فى غرفة الملاحة • وتعقد اللجنة اجتماعات منتظمة مع مندوبى شركات التأمين وأثيرت قضية تهم لجنة التأمين البحرى ولجنة القانون البحرى وهى المسئولية القانونية للتلوث البحرى " (POLLUTION LIABITTY) وكانت لجنة غرفة الملاحة الدولية على اتصال مستمر بالجنة البحرية الدولية C.M.I لبحث التعديلات المقترحة لقواعد يورك / أنتورب •

كما شاركت اللجنة أيضا فى اللجنة الدولية لقانون التجارة التى تعمل فى اعادة النظر فى قواعد (لاهاى) الخاصة بسند الشحن البحرى •

جـ ـ لجنة التوثيق البحرية :

وقد لعبت دورا رائدا فى أعمال اللجنة الاقتصادية الاوربية (E.C.E) وذلك بوضع المسودة الخاصة بالاتفاقية الدولية لتسهيل حركة الملاحة الدولية التى تبحث عن تقديم نماذج وأسس مبسطة للمستندات والأوراق التى تطلبها السلطات المختصة فى الموانى مثل : الجمارك والحجر الصحى والجوازات والجنسية وتوجيه السفن ...الخ .

ولقد سبقت معظم أعمال غرفة الملاحة الدولية الاعمال الخاصة باللجنة الاقتصادية الاوربية فى هذا المجال .

وكذلك يتضح نشاط غرفة الملاحة فى موضوع اعداد سند شحن وقائمة بضائع موحده ، وذلك بالتعاون مع مجلس التعاون الجمركى ولجنة الامكو ، من أجل الاستجابة للمطلب العالمى الخاص بتوحيد هذا السند .

كذلك كان لغرفة الملاحة الدولية نشاط الفعال فى مجال تأمين السلامة للحياة فى البحار (S. O. L. A. S.) وكان لها دورها فى عدة اتفاقيات مثل اعادة ومراجعة اتفاقية السلامة فى البحار والدخول الآمن للبضائع فى عنابر السفينة ، والحماية من الحرائق فى سفن البضائع العامة ، وتصنيف سفن الدحرجة وتقارير حوادث الحرائق وعيوب السفن ، كما تهتم اللجنة بالمسائل المتعلقة بنقل البضائع الخطرة .

د ـ لجنة الراديو والملاحة :

وتقوم بالعمل بالتعاون مع لجنة المواصلات الدولية التابعة للامم المتحدة :
INTEERNATIONAL TELECOMUNICATIONS UNION (I.T.U)

هذا وتقوم اللجنة الدولية البحرية الخاصة بالراديو ، بعقد اجتماعات خاصة بتنظيم استخدام الراديو ومشاكله ، والتطوير الفنى فى المشاكل المتعلقة باستخدام الأقمار الصناعية فى الاتصالات اللاسلكية مع السفن بالاتفاق مع الامكو من أجل تأمين ملاحة السفن فى البحار ومشروع التقسيمات لحركة الملاحة فى المحيطات ، كما تساهم غرفة الملاحة الدولية فى اجتماعات هيئة الارصاد الجوية العالمية لاستخدام الارصاد الجوية فى مجال خدمة الملاحة البحرية العالمية وتأمينها وتأمين السفن . وكذلك الدراسات الهيدروجرافية لتحذير السفن وتأمينها من الناحية الملاحية .

وكان الاهتمام العالمى بمسألة تلوث مياه البحر أثره فى تكوين "اللجنة الخاصة بالتلوث البحرى " لامداد ملاك السفن بالبيانات المتعلقة بهذا الموضوع الهام

ولقد شاركت لجنة غرفة الملاحة الدولية فى اعداد المؤتمر الدولى لسنة ١٩٧٣ الخاص بدراسة تلوث البحار وشارك فى أعمال المؤتمر نفسه ، وقد اعترفت منظمات الامم المتحدة لغرفة الملاحة الدولية I. C. S. وذلك عن طريق منحها الصفة الاستشارية وقد أعطى ذلك غرفة الملاحة الفرصة للمشاركة مع مجموعة الوكالات المتخصصة للامم المتحدة وعلى وجه الخصوص منظمة الامكو حيث تحضر كافة أو معظم جلسات الامكو • كما تشارك غرفة الملاحة الدولية فى اجتماعات المنظمات العالمية التالية :

١ — الاتحاد الدولى للمواصلات •

٢ — المنظمة الدولية للصحة •

٣ — المنظمة الدولية للارصاد الجوية •

٤ — منظمة الامم المتحدة لنمو وتطور التجارة •

٥ — المجلس الاقتصادى الاوربى •

غرفة الملاحة الدولية و قناة السويس :

عقدت غرفة الملاحة الدولية اجتماعا مع المسئولين فى هيئة قناة السويس فى يناير ١٩٧٦ (بعد افتتاح الملاحة فى القناة بشهور قليلة) ثم عقدت اجتماعا ثانياً فى مايو ١٩٨٠ بالاسماعيلية تناولت فيه العديد من الموضوعات مثل مشاريع تطوير القناة وتطور الملاحة بالقناة والحوادث الملاحية والحمولة ورسوم المرور فى القناة • هذا علاوة على دراسة التسهيلات المتاحة فى مينائى بورسعيد والسويس بالنسبة للسفن الساحلية أو التى تريد استخدام هذين الميناءين •

٢ — الغرفة التجارية الدولية THE INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE(I.C.C) :

تأسست هذه الغرفة فى عام ١٩١٩ وتضم الآن مندوبين لاكثر من ستين دولة يمثلون المنتجين والمستهلكين ، وأصحاب المصانع والمشتغلين بالتجارة ، وأصحاب البنوك وشركات التأمين ، والناقلين والشاحنين ورجال القانون والاقتصاد •

وتقوم الغرفة بجمع جهود هؤلاء المندوبين والاستفادة بخبراتهم فى وضع سياسة عامة تتوائم مع المقتضيات الوطنية والدولية • وقد ازداد اقبال الحكومات والوكالات الحكومية على الالتجاء عليها طلبا للمشورة والاسترشاد فيما يتعلق بالاعمال التجارية وكان لتوصيات الغرفة التجارية الدولية أثره الفعال على قوانين الدول ولوائحها حيث تضمنت هذه التوصيات التى كان لها أثرها المباشر على التجارة الدولية •

وينقسم برنامج عمل الغرفة التجارية الدولية الى مجموعات الرئيسية :—

١ — السياسة الاقتصادية والمالية •
٢ — الانتاج والتوزيع والاعلان •
٣ — النقل والواصلات •
٤ — القانون والعرف التجارى •

(٣) المنظمة الدولية لتوحيد القياس INTERNATIONAL STANDERD ORGRNISATION

تضم هذه المنظمة مجموعة الهيئات القومية للتوحيد القياسى فى ٥٣ دولة •
وكانت مشكلة استخدام الحاويات الموحدة الابعاد ، فى النقل البحرى ممن المشاكل التى تصدت لها المنظمة الدولية لتوحيد القياس • ويتم الآن استخدام أبعاد موحدة للحاويات بناء على توصيات منظمة ISO •
وعلى أية حال لا يمكن أن يكون لقرارات منظمة توحيد القياس أية فاعلية مالم تلتزم الحكومات بهذه القرارات •

(٤) الاتحاد الدولى للموانى INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS& HARB.

وقد تم تنظيمة فى بادىء الأمر فى عام ١٩٥٥ ، ويضم الآن ٢٠٦ عضوا يمثلون ٥٠ دولة • ويهدف هذا الاتحاد الى زيادة كفاءة الموانى من خلال تبادل المعلومات والمساعدات الفنية (التكنولوجية) •
ويتولى الاتحاد الاشراف على المؤتمرات الدولية الخاصة بالموانى وتقوم باصدار مجلة دورية (كل ثلاثة أشهر) بكل ما يتعلق بالموانى ونشاط الاتحاد •

ثالثا ـ المنظمات الاقليمية

(١) المجلس القومى اليابانى ـ الاوربى لاتحادات ملاك السفن

COUNCIL OF EUROPEAN AND JAPANESE
NATIONAL SHIPOWNERS ASSOCISTIONS

ويتكون هذا المجلس من اتحادات ملاك السفن فى ١٣ دولة بحرية هى بلجيكا والدنمرك وفنلندا وفرنسا والمانيا واليونان وايطاليا واليابان وهولندا والنرويج واسبانيا والسويد والمملكة المتحدة •

وتهتم هذه الاتحادات بكل ما يتعلق بسياسات النقل البحرى والسفن النظامية والسفن الجوالة وناقلات البضائع الصب وناقلات البترول ويغطى نشاط المجلس القومى اليابانى ـ الاوربى جميع هذه المجالات •

ويدير المجلس القومى اليابانى ـ الاوربى سكرتارية موجودة بلندن ويتسم هذا المجلس بالطابع الدولى والهدف القومى الاساسى لهذا المجلس هو تدعيم وتنمية وحماية مصالح أعضائه من خلال التطوير الحكيم للسياسات الخاصة بتشغيل السفن ، وذلك باتباع الآتى :ـ

(١) ازالة كافة العقبات وعمليات التدخل فى وسائل النقل الدولى والتجارة •

(٢) السعى لخلق نظام يتسم بطابع الحرية ـ بقدر الامكان ـ وغير خاضع للتعقيدات والقواعد الحكومية ، مما يكفل للشاحنين حرية اختيار السفن

(٣) مساندة النظام الذى يتم بالعدل فى التجارة والتبادل بين المنتج والمستهلك على أساس "الادارة الذاتية " •

وبمرور السنوات اندمج المجلس القومى (اليابانى ـ الاوربى) C.E.N.S.A مع هيئات أخرى لها نفس الاهداف المتخصصة مثل : "جمعية ملاك السفن الاوربية " (C.E.S) وجمعية ملاك السفن العاملة فى التجارة مع الولايات المتحدة" ولجنة السفن النظامية العاملة مع جنوب امريكا ."

وتقوم قطاعات تتكون من ممثلين من الاتحادات الوطنية بدراسة نمو وتطور التجارة الدولية وتعمل تلك القطاعات من خلال لجان تضم خبراء متخصصين ، يقومون بدورهم بتقديم دراساتهم وآرائهم وتقاريرهم الى المجلس •

وتهتم القطاعات بصفة أساسية بالموضوعات الآتية :ـ

١ — شئون الأمم المتحدة .   ٢ — شئون الولايات المتحدة .

٣ — السياسات العامة والتشريعية   ٤ — قضايا المؤتمرات والشاحنين .

ويتم ذلك من خلال :

أ — الاتصال بالحكومات

ب — مجالس الشاحنين SHIPPER'S COUNCILS والمؤتمرات الملاحية .. الخ

وذلك في الموضوعات الخاصة بالعلاقات التجارية بصفة أساسية .

هذا وتتم اجتماعات دورية سنوية بين تلك المجالس وتنشر قراراتها مستندة على المؤتمرات الأوربية والشاحنين الأوربيين وتغطى الموضوعات الآتية :—

١ — الرسوم الاضافية الخاصة بتكدس الموانى .

٢ — مدة اعطاء الملاحظات الخاصة بزيادة معدلات النولون .

٣ — متطلبات الشحنات الثقيلة

٤ — قواعد العملات فى حالة تقلبات الاسعار .

وعلى أية حال فان المجلس الأوربى — اليابانى يهتم بايجاد علاقات وطيدة مع المؤسسات والهيئات الملاحية الدولية المختلفة .

(٢) اللجنة الدولية لخطوط الركاب I.C.P.L

INTERNATIONAL COMMITTEE OF PASSENGER LINES

وعضوية هذه اللجنة مفتوحة لمجهزى وملاك السفن ومستأجريها الذين يقومون بخدمات نقل الركاب سواء فى داخل الولايات المتحدة أم فى خارجها ، وهم على وجه الخصوص القائمون على تجهيز وتشغيل سفن السياحة (CRUISE OPERATORS) — ووظيفة هذه اللجنة هى ايجاد مكان عام للمناقشات الخاصة بالتنمية فى الولايات المتحدة سواء فى داخل الولايات المتحدة أم فى خارجها ، التى تؤثر على مصالح أعضائها وحماية لتلك المصالح .

(٣) منظمة تطوير النقل والسفر عبر المحيط O.T.D :

OCEAN TRAVEL DEVELOPMENT.

وقد تكونت هذه المنظمة فى عام ١٩٥٨ ، وهى منظمة عالمية تضم الشركات المالكة للسفن العاملة فى نقل الركاب ، وهدفها هو تسهيل بيع تذاكر السفر بالبحر . وقد نجحت منظمة النقل فى التوصل الى توحيد بعض اشكال معينة المستندات والاجراءات المحاسبية .

كما نجحت فى تطوير وتبسيط أوجه عديدة فى عمليات السفر بطريق البحر . وتعمل هذه المنظمة بالتعاون الوثيق مع "معهد وكلاء السفن" .

(INSTITUTE OF TRAVEL ABENTS) كما تقوم بتنظيم مختلف المعارض والنشاط المتعلق بهذا الغرض • ومقر نشاط هذه المنظمة فى لندن •وقد انتخب ملاك السفن البريطانيين لرئاسة هذه المنظمة منذ انشائها •

(٤) اتحاد ملاك السفن البريطانية لغرامات التأخير الخاصة بتجارة نقل الاخشاب :

UNITED KINGDOM TIMBER TRADE SHIPOWMERS DEMURRAGE ASSOCIATION

وقد تأسس هذا الاتحاد فى عام ١٩٥١ وعقدت اتفاقية بين غرفة الملاحةواتحاد جمعية تجارة الاخشاب فى المملكة المتحدة على أساس وضع عقود جديدة لمشاركات الايجار الخاص بنقل اخشاب الصنوبر من البلطيق والنرويج الى المملكة المتحدة وتنص معظم مشاركات ايجار السفن على موعد محدد للشحن أو التفريغ • ويقع على المستأجر مسئولية اخراج البضائع من السفينة •

ويمكن الاسراع بعمليات الشحن والتفريغ عند تقديم التسهيلات الكافيةوفى حالة زيادة وقت الانتظار تتعرض السفن والبضائع لبعض الرسوم الاضافية لتغطية الظروف الخارجة عن ارادة المستأجرين •

ويخول لملاك السفن الحصول على غرامة تأخير DEMURAGE ، وعادة يقوم المستأجر بدفع تلك الغرامة • ولكن تجارة الاخشاب لاتتحمل مثل تلك الغرامات وذلك لوجود أعداد كبيرة من الشركات الصغيرة المستوردة للاخشاب المرتبطة بالسياسة التجارية لتثبيت الاسعار كلما كان ذلك ممكنا • وعلى هذا أصبحت مسألة وجود جمعية خاصة بغرامات التأخير هو الحل لهذه المشكلة أمرا ضروريا •وهذه الجمعية عبارة عن مشروع تأسيس فعال حيث يقوم المستوردين بدفع نسبة من المساهمة المالية للجمعية حتى يأمنوا على مسئوليتهم الفردية فى مواجهة غرامات التأخير •

ويقدم ملاك السفن المطالبات الموجهة اليهم لتسديد غرامات التأخير الى تلك الجمعية لتتولى حل هذه المشكلة •

(٥) اللجنة الدولية لتنظيم حركة الملاحة فى البحار :

INTERNATIONAL COMMITTEE ON THE ORGANIZATION OF TRAFFIC AT SEA.

وتمارس تلك اللجنة نشاطها تحت سلطة المؤسسات البريطانية والفرنسية والالمانية الملاحية بالاشتراك مع المعهد الملكى البريطانى للملاحة بلندن ، والذى يعد

هذه اللجنة بسكرتارية ٠

والهدف الاساسى لهذه اللجنة هو تقديم النصيحة فيما يتعلق بمصالح مؤسسات النقل البحرى والهيئات الحكومية المسئولة عن صناعة النقل البحرى ، بهدف تحسين نظم حركة الملاحة فى البحار ٠

وعضوية هذه اللجنة مفتوحة لدول العالم وتشمل أشخاص من مختلف الدول الذين هم قادرين على تقديم أحسن النصائح المتخصصة من أجل تنظيم حركة الملاحة فى البحار ٠ وتقدم اللجنة توصياتها من خلال منظمة الامكو ، أو لصناعة النقل البحرى من خلال غرفة الملاحة الدولية ٠

(٦) اتحاد اللويدز : THE CORPORATION OF LLOYD'S

كما نعلم التأمين البحرى على جانب كبير من الأهمية لصناعة النقل البحرى ، فان السفن مرتفعة التكاليف ومعرضة فى نفس الوقت لاخطار طبيعية كثيرة ٠ فقد تتعرض السفينة لخسارة كلية كاملة ، وهى بكامل شحنتها أو ربما تتعرض السفينة لتلف خطير عن طريق الحريق أو العواصف أو التصادم ومثل هذه الكوارث قد تقضى ماليا على ملاك السفن ٠ ولذلك وجد ملاك السفن أن من مصلحتهم التأمين على سفنهم من أجل تغطية مخاطر الرحلة وليست هناك معدلات فى التأمين البحرى ، وتقدر قيمة التأمين على أساس ما يمكن أن تتعرض له السفينة من أخطار ٠ وهذه القضية فى تحديد قيمة التأمين تعرف بوكيل شركة التأمين البحرى ٠

وعقد التأمين البحرى يتمثل فى مستند يسمى "بوليصة التأمين" ٠

وتتعهد مسألة التأمين البحرى ، شركات التأمين أو وكلاء اللويدز ٠ واللويدز بلندن هو اتحاد من القائمين على التأمين المتخصصين فى التأمين البحرى والمخاطر المشابهة لذلك ٠ ويضم اتحاد اللويدز للتأمين عددا من الادارات الهامة التى تقوم بالعمل فى ظل تنظيم كبير ٠ وادارات منفصلة حولت لها سلطة توقيع بوليصة التأمين ، وتسوية المطالبات ورد قيمة التأمين بالنسبة للخسائر العامة GENERAL AVERAGE . فى عمليات الانقاذ من الطرف الثالث ودفع المطالبات فى الخارج ٠ كما يقوم اتحاد اللويدز للتأمين بنشر صحيفة يومية LLOYD'S LIST تهتم بشئون السفن والنقل البحرى وكثيرا من المطبوعات الفنية ٠ ويعتبر الجانب الذى يلعبه السمسار البحرى فى قضية التعهد بسداد قيمة التأمين البحرى أمرا رئيسيا ٠

(٧) نوادى الحماية والتعويض :

وتعرف هذه النوادى باسم P & I CLUBS ، وقد تأسست فى انجلترا عام ١٨٥٥ على يد ملاك السفن لضمان الحماية المشتركة ضد الاخطار التى لا يشملها التأمين البحرى ووظيفة هذه النوادى اليوم هى تأمين ملاك السفن ضد مسئولية الطرف الثالث ، والتى لا تغطيها بوليصة البدن والبضائع التى يتم الحصول عليها من سوق التأمين عن طريق اللويدز أو من شركة تأمين أخرى والموضوعات الرئيسية التى تهتم بها هى الاضرار الشخصية للمسافرين والطاقم وتلف أو فقدان البضائع ، والمطالبات الناشئة عن التصادم بسفينة أخرى أو شئ آخر وتوجد عشرات من نوادى الحماية والتعويض فى انجلترا وأخرى فى الولايات المتحدة الامريكية واليابان والدول الاسكندنافيه .

وتضم نوادى الحماية والتعويض فى انجلترا كثيرا من ملاك السفن فى أجزاء مختلفة من العالم . وللشركات الاجنبية ممثلين فى لجنة ادارة هذه النوادى .

وتحصل النوادى على ايراداتها بنسبة قدرها ٢٠٪ من علاوة الدخل من التأمين البحرى .

ويقوم بادارة هذه النوادى لجان من ممثلى ملاك السفن الأعضاء ، ويضم مجلس الادارة خبراء يحصلون علاوة نوادى التأمين ويهتموا بالمطالبات عندما تثار هذه المطالبات .

والمطالبات المفروضة على هذه الاتحادات والمتعلقة معظمها بالركاب والطاقم والبضاعة ، يتم دفعها عن طريق المطالبات المالية على الأعضاء على أساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة وتسدد هذه المطالبات على فترات منتظمة .

ويتم تنظيم نوادى P & I فى انجلترا جغرافيا ، وهناك أربعة مجموعات كالاتى :—

المجموعة الأولى : الحماية : PROTECTION

وتغطى هذه الخسارة فى الحياة والتصادم أو التلفيات التى تحدث لسفينة أخرى أو هدف ثابت ومصروفات الطاقم متضمنة المرض ومصاريف الدفن ... الخ

المجموعة الثانية : التعويضات :

وتغطيها المسئوليات القانونية لملاك السفن الواردة خلال عقودهم والمسئولية القانونية للبضائع وغرامات الجمارك .

المجموعـــة الثالثـــة : النولون وغرامة التأخير :

وهى التعويضات المدفوعة لملاك السفن عن الموعـد المتفق عليه فى عقد مشاركـة الايجار للشحن أو التفريغ ٠

المجموعة الرابعـــة : مخاطر الحرب :

وتشمل هذه المخاطر الالغام البحرية ، وفى حالة ، العداوات فقد تشمـــل الملاك حتى تصـل السفينة الى ميناء تحتمى فيه ٠

(٨) بورصة لندن BALTIC EXCHANGE :

تحتاج عملية السفن الى معرفة تامة بالهيئات والمؤسسات البحرية ، مع دوام الاتصال بها وبالأخص البورصات الملاحية ٠

وفى هذه البورصات يجرى التعامل على شراء وبيع السفن وعمليات التأجير بين الناقلين والشاحنين وذلك عن طريق الوسطاء والسماسرة البحـريـين

وكما أوضحنا فان حجما كبيراً من حمولة سفن العالم تعمل على السفن الجوالة التـــى يتم توظيفها بناء على مستند يطلق عليه اسم " مشارطة التأجيــر " حيث يقر فيـــه مالك السفينة للمستأجر باستخدام السفينة لرحلة محددة أو تأجيرها لفترة زمنية محددة. وتحدد مشارطة الايجار الشروط والبنود التى تؤجر على أساسها ولكل نوع من البضائـــع المختلفة مثل : الفحم والحبوب وخام الحديد ٠٠٠٠٠الخ له شكل محدد من العقود والمستندات ٠ وعلى أية حال فان كمية كبيرة من عمليات تأجير السفن تتم فى بورصـــة لندن حيث يستطيع كل من المالك والمستأجر ترتيب أعماله تحت ظروف مستقرة يمكــن الاعتماد عليها ويتم التبادل فى لندن ٠

ويمكن تقسيم العمل فى أربعة مراحل رئيسية هى كالآتـــى :ـــ

(١) بيع وشراء الزيوت النباتية والحبوب الزيتية ٠

(٢) بيع وشراء الحبوب ٠

(٣) تأجير السفن أو فراغات السفن لنقل جميع أنواع البضائع من والى جميع الموانـــى فى العالم ٠

(٤) تأجير الطائرات أو فراغات فى الطائرات لنقل البضائع أو الركاب ٠

وتمثل عمليات التأجير الغالبية العظمى لعمليات بورصة لندن ، ويتم معظمهـــا على السفن الجوالة ٠

ويطلـــق على المتعاملين فى البورصة" وكلاء المستأجرين " وهم ممثلى المستأجرين مـــن

تجار وأصحاب المصالح الاخرى المعنيين الذين يقومون باستئجار السفينة لنقل بضائعهم ٠

ويعرف الآخرون بالملاك أو سماسرة الملاك وهم يمثلون ملاك السفن ٠

(٩) اتحادات الشاحنين SHIPPERS COUNCILS

أوضحنا فى الفصل السابق كيف أن المؤتمرات الملاحية تعمل من أجل بسط سيطرتها على المناطق الجغرافية التى تقوم بخدمة التجارة فيها وذلك عن طريق تحديدها لفئات النوالين المختلفة ويضطر الشاحنون عندئذ ـ باعتبارهم الجانب (غير المترابط فى تكتلات) الضعيف ، ويضطر عندئذ الى الازعان والى شحن بضائعهم على اختلاف أنواعها بفئات النوالون التى وضعتها المؤتمرات الملاحية بمعرفتها ، مما قد يؤثر على القدرة على تصريف السلع ، وارتفاع اسعارها عند المستهلك النهائى لـهـا ٠ وقد أدى كل ذلك الى انشاء جهاز يقابل مؤتمر الخطوط النظامية يجمع اشتات الشاحنين وينظمهم ويحمى قدر استطاعته مصالحهم المختلفة لمواجهة المؤتمرات الملاحية. ومن هنا نبعث فكرة انشاء اتحاد يضم الشاحنين ليقوم بتمثيلهم سواء على المستوى الاقليمى أم على مستوى الدولة ويواجه المؤتمرات الملاحية المختلفة وكذلك الخطوط الملاحية غير الاعضاء فى المؤتمرات ، تلك التى اصطلح على تسميتها فى العرف الملاحى التجارى الحديث " سفن الخوارج " OUTSIDERS

ولكن هذه الاتحادات ـ على أية حال ـ تقوم أيضا بالتفاوض مع سلطات الموانى وهيئات النقل الداخلى ٠

ويستفيد الشاحنون من قيام مثل هذا الاتحاد خاصة من ناحية قدراته التفاوضية مع مؤتمرات الخطوط الملاحية النظامية ٠ كذا فان المؤتمرات الملاحية تستطيع أن تتفهم بدقة مشاكل الشاحنين اليومية وما يواجههم من الصعوبات التجارية

والهدف الاساسى من انشاء اتحاد للشاحنين هو تمثيلهم على مستوى الدولة كلها قبل كل الهيئات العاملة فى صناعة النقل البحرى ٠ ويقوم اتحاد الشاحنين بالتفاوض مع الخطوط الملاحية المشتركة فى المؤتمرات الملاحية عن طريق جهاز المشورة وفى بعض الاحيان يتم التفاوض عن غير طريق جهاز المشورة مع الخطوط النظامية غير الاعضاء فى المؤتمرات الملاحية ، والسفن الجوالة والسلطات الحكومية وسلطات الموانى وكل من لهم صلة بالنقل البحرى ٠

وقد جرى العرف فى المجال الملاحى على تصنيف فئات الشاحنين على أساس نوع البضاعة

التى يقومون بشحنها أو على أساس الخطوط الملاحية المستخدمة فى شحن بضائعهم ولكن على المدى الطويل فان الهدف الاساسى ينطوى على تنظيم الشاحنين لاعطائهم قوة تفاوضية بالقدر الكافى لتمثيل الشاحنين على مستوى الدولة دون اعتبار لنوع البضائع التى يتعاملون فيها أو المناطق الجغرافية التى يتعاملون فى نطاقها ، وبهذا يمكن رعاية مصالح الشاحنين رعاية كاملة .

وعلى أية حال فان كلا من ملاك السفن وخاصة العاملة تحت نظام المؤتمرات الملاحية وكذا الشاحنين ، يستفيدون كل الاستفادة من ايجاد اتحاد للشاحنين يتخاطب مع الجميع بقوة اتحادهم ، وفى ذلك رعاية لكل الشاحنين كبيرهم وصغيرهم على السواء.

مصالح الشاحنين : وتكمن مصالح الشاحنين أساسا فى امكانية نقل رسائلهم من موانى الشحن الى اماكن التسويق لتجد طريقها الى أيدى المستلمين بأسلوب آمن وبطريقة يسيرة وسرية واقتصادية فى آن واحد ، مع توفير التكرارية المطلوبة من سفن الشحن وفى سوق التأجير سواء كان الأمر يتم على أساس التأجير بالرحلة أم بالمشارطة الزمنية.

وفى ظل السوق الحر فان التفاوت الكبير بين قوة الناقلين وقوة الشاحنين لا تظهر بنفس القدر التى تكون عليه فى حالة النقل بسفن الخطوط النظامية وفى ظل نظام المؤتمرات الملاحية. اذ ان فى ظل عمليات التأجير المختلفة فقد تكون قوة المساومة فى يد طرف من الطرفين ، الا أن قوى العرض والطلب وفى ظل المنافسة فان الحال قد يتغير بعد ذلك ليجعل قوة المساومة فى يد الطرف الآخر وبطريقة عكسية .

معنى ذلك أن لكل من الطرفين القدرة على المساومة بالتبادل بينهما وعلى فترات دون أن يصاحب ذلك شائب من الشوائب كالاستغلال من جانب أى طرف فى مواجهة الطرف الآخر .

وهكذا نرى قوتين احداهما قوية باستمرار والأخرى ضعيفة باستمرار ، ويوجد ذلك فى سوق خدمات النقل بسفن الخطوط النظامية وتحت أنظمة مؤتمرات الشحن .

ومعنى ذلك أن ثمة أعداد كبيرة من الشاحنين فى احد الموانى مثلا تواجه عددا قليلا من الخطوط الملاحية اعضاء المؤتمر ، مما يجعل قبضتهم قوية ومساومتهم أشد قبل الشاحنين المشتتين .

وقد أدى كل ذلك الى نشوء فكرة انشاء اتحادات للشاحنين حماية لهم مما يواجهونه من مصاعب فى علاقاتهم التجارية غير العادلة وغير المتوازنة من حيث القوة مع المؤتمرات الملاحية فيجتمع الشاحنون فى اتحاد يضمهم من صلحهم وباتفاقهم يجابهون به قوة المؤتمرات الملاحية وفى امكانهم عندئذ أن يحدوا من غلواء المؤتمرات الملاحية .

ولقد أصبحت اتحادات الشاحنين ضرورية لمواجهة مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة لتجنب الارتفاعات غير المتدرجة فى فئات نوالين البضائع المنقولة فى التجارات المختلفة ووضع أسلوب لمناقشتها مع تلك المؤتمرات لتقليل ماقد يقع عليهم من غبن فى تقريرها .
ولقد أنشأت بعض الدول وحدات أطلق على كل وحدة منها وحدة النقل البحرى ، مهمتها تحليل فئات النوالين قدر الاستطاعة ، ومد اتحادات الشاحنين بالبيانات اللازمة عنها ، حتى يكونوا على معرفة كافية بظروفها ، لزيادة قدرتهم وقوتهم فى المساومة قبل مؤتمرات الشحن المختلفة .

وفى كثير من الاحيان يعانى بعض الشاحنين من تكبد فئات نوالين عالية عندما يقومون فرادى بشحن رسائل صغيرة من البضائع المتجانسة ، ففى هذه الحال تكون النوالين مرتفعة ، عما اذا كانت هذه الرسائل قد جمعت فى شحنة واحدة .
يضاف الى هذا أن أسلوب التعبئة قد لا يكون ناجحا الى الحد الذى يؤدى الى فراغ ضائع فى عنابر السفينة ، وهذا أيضا عامل تأخذه المؤتمرات الملاحية فى حسابتها لتحديد السلعة فئة نولون مرتفعة نسبيا .
وفى بعض البلدان النامية وهى فى الغالب دول شاحنه :

SHIPPERS NATIONS وليست دولا بحرية SHIPPING NATIONS

لصغر أساطيلها التجارية . وقلة عدد وحداتها ، فان شركات الملاحة فيها تغلب أحيانا الصالح القومى للدولة على صالحها الخاص ، عند زيادة أسعار النوالين ، فتقف فى ذلك من المؤتمر موقف المناقشه والحساب مع مؤتمرات الشحن التى هو عضو فيهـــا تغلبا للمصلحة ألاقتصادية للدولة وحماية للشاحنين فيها .
وهناك امكانيات للشاحنين حتى يكونا فى وضع يسمح لهم بمواجهة المؤتمرات الملاحيةبأن لديهم وسائل نقل بحرى بديلة يمكن ادراجها على الوجه الآتـى :ـ

(١) أن يكون فى استطاعتهم تنظيم وتنسيق تجاراتهم المختلفة ، بحيث يمكنهم نقل بضائعهم فى حالة الضرورة بسفن نظامية لخطوط ملاحية غير أعضاء فى مؤتمرات أو بنقلها بطريق المشاطرة .

(٢) عندما تتدخل شركة الملاحة الوطنية والعضو فى مؤتمر ملاحى ، بغية عـــدم الغلو فى فئات النوالين تحقيقا لصالح وطنى ، أو عندما يكون فى استطاعتها التخلى عن عضويتها فى المؤتمر ، وأن تقوم بنقل البضائع الوطنية بوسائلها الخاصة بعيـــدا

عن قيود المؤتمر .
وتلعب طبيعة الموانئ دورا كبيرا فى تحديد فئات النوالين ، فكما هـو معروف فى اقتصاديات النقل بسفن الخطوط المنتظمة فإن الجزء الاكبـر من المصاريف المتغيرة يتمثل فى مصاريف الشحن والتفريغ ، لهذا كـان دورها متخطط فى احتساب النوالين . لذلك فان اتحادات الشاحنين تكون باستمرار على اتصال بسلطات الميناء ، لأن أى تحسين فى ظروفه ينعكس بالتالى على مستوى النوالين التى يدفعها الشاحنون لملاك السفن ، حيث أن النولون فى تجارات السفن النظامية يشمل مصاريف الشحن والتفريغ .

القواعد الواجب توافرها فى اتحادات الشاحنين :

أ ــ أن تكون ممثلة لجميع الشاحنين فى المنطقة التى تعمل بها .
ب ــ أن يكون معترفا بها رسميا من الحكومة المعنية بناء على نص تشريعى
جـ ــ أن تعترف بها مؤتمرات السفن النظامية باعتبارها قوة تفاوضية وللتشاور مع هذه المؤتمرات .
د ــ أن يكون لهذه الاتحادات مجلس ادارة أو لجنة تنفيذية وسكرتاريـة دائمة على درجة عالية من القدرة والكفاءة .

ويجدر بالذكر أن المؤسسات التى لاتمثل الشاحنين مباشرة لا يجوز أن تـكون عضوا فى اتحادات الشاحنين ، فمثلا سلطات الموانى المختلفة وكذا هيئات النقل الداخلى ، هذه المؤسسات تشترك فى المفاوضات والمشاورات مـع اتحادات الشاحنين دون أن تكون عضوا فيها ، وكذلك الحال بالنسبـة لوكلاء الشحن فعادة لا يسمح لهم بالاشتراك فى اتحادات الشاحنين فـى حالة تمثيلهم للشاحنين وبعض الخطوط الملاحية فى ذات الوقت ، انمـا يسمح لهم بالاشتراك فقط فى حالة واحدة هى تمثيلهم للشاحنين فقط دون سواهم وتعتبر العضوية داخل اتحادات الشحن ، عضوية على مستوى موسع يشمل جموع الشاحنين ، وأن يكون التنظيم الداخلى مؤسساً على وضع يسمح بمعاملة تتم على أساس عادل لجميع الشاحنين أعضاء الاتحاد ، وأن يسمح كذلك بانضمام شاحنين آخرين على فترات عندما يقتضى الأمر ذلك . وقد لا يرغب بعض الشاحنين فى الاشتراك فى اتحادات الشاحنين كأعضاء فرديين ، وفى هذه الحالـة فانهم يشتركون اشتراكا غير مباشر عن طريق المؤسسات التجارية الاعضـاء فيها ، اذا كانت مصلحتهم تقتضى ذلك ولما كان من الصعب ضمان المعاملـة

العائدة لجميع الشاحنين صغيرهم وكبيرهم ، المنضمين الى اتحادات الشاحنين في الدول المختلفة ، فقد أضحى الأمر ضرورياً للاقتراب من هذا الهدف عن طريق انشاء جهاز خاص مهمته رعاية مصالح صغار الشاحنين حتى لا يسبب الأعضاء الكبار أعطالاً ضارة بتلك المصالح • الا أن الشيء المحقق أنه كلما قويت وكبرت مصالح الشاحنين كلما أصبحت قوتهم التفاوضية ، مع مؤتمرات سفن الخطوط المنتظمة ، أقدر وأجدى •

(١٠) اتحادات الشاحنين البريطانيين BRITISH SHIPPER'S COUNCIL:

وقد تكونت في عام ١٩٥٥ لمتابعة مصالح المستوردين والمصدرين البريطانيين سواء عن طريق البحر أم بالنقل الجوى أو بوسائل أخرى •

وعلى الرغم من كون هذا الاتحاد اختياريا ، وليست له السلطات القانونية ، الا أنه حظى باعتراف رسمى كجماعة أو هيئة BODY يمثل مصالح الشاحنين البريطانيين ، وتلجأ اليه المؤتمرات الملاحية وسلطات الموانى والادارات الحكومية وسلطات الجمارك البريطانية لتستمد منه المشورة •

وفي المجال الدولى كان "مجلس الشاحنين البريطانيين" سببا في قيام مجالس أخرى مشابهة في غرب أوربا •

وفي عام ١٩٦٣ وقع الشاحنون الأوربيون وملاك السفن على :

مذكرة أو بيان للتفاهم " NOTE OF UNDERSTANDING

تضع الاساس لتفاهم في المستقبل ، ومنذ ذلك الوقت جرت مفاوضات منتظمة نتج عنها نشر التوصيات المشتركة التى غطت معظم المشاكل بالنسبة لسفن الخطوط النظامية في النقل البحرى •

ويقوم مجلس الشاحنين البريطانيين بالتفاوض مع المؤتمرات الملاحية للسفن النظامية لتحديد مستوى النولون ومعدلاته وذلك بالنسبة لمشاكل القانون الدولى البحرى ومستندات التجارة الدولية ••••الخ

وفي السنوات الأخيرة أصبح مجلس الشاحنين — بصفة متزايدة — الوكالة القومية لمراقبة مصالح المستهلكين للبضائع المنقولة بحراً •

(١١) مجلس تبسيط اجراءات التجارة الدولية فى الخارج (S.I.T.P.R.O):

SIMPLIFICATION OF INTERNATIONAL TRADE PROCEDURES BOARDS.

وقد تم انشاء مجلس تبسيط اجراءات التجارة الدولية فى عام ١٩٧٠ بهدف:
ارشاد وتقوية ومساعدة وترشيد اجراءات التجارة الدولية والمستندات الخاصة بها وتدفق المعلومات الخاصة بها •

واستمد هذا المجلس قوته وكيانه من المصالح المتعددة المرتبطة بالتجارة الدولية ، لذلك نجد اعضائه يشملون الشاحنين والناقلين ورجال البنوك ورجال التأمين والموظفين الحكوميين ... الخ ويطلق على مجالسها العاملة اسم "الخبراء المتخصصين" للمصالح التجارية والرسمية المتعددة • ومجلس (S.I.T.P.R.O) لا يمتد نشاطه فقط فى انجلترا وانما يمتد أيضا فى كافة المنظمات والهيئات العالمية وعلى وجه الخصوص منظمة الامم المتحدة الاقتصادية ، اللجنة الاوربية ومنظمة E.E.C لتسهيل التجارة الدولية •

ويعتمد مجلس تبسيط الاجراءات على اتخاذ مستندات الربان كوثيقة ومستند أساسى يتضمن كافة المعلومات بقدر الامكان حتى يمكن اعداد نسخة أو صورة بشكل آلى فى اشكال أخرى فردية على نفس النمط • وهذا يسهل عملية التخلص من تكرار المعلومات وتعددها على المستندات المختلفة ويتم ايجازها وتضمينها فى مستند واحد •

مزايا تطبيق هذا النظام :ــ

١ ــ الدقة التامة فى المعلومات والتخلص كلية من التضارب فى البيانات التفصيلية الواردة على المستندات المتعددة المتعلقة بأى شحنة •

٢ ــ توفير الأوراق وزيادة سرعة تداول المستند •

٣ ــ التخلص من تكرار كتابة المعلومات بالآلة الكاتبة على المستندات المتعددة ، وبالتالى اختصار عمليات المراجعة •

٤ ــ توحيد عملية تقديم المعلومات •

٥ ــ سهولة تداول المستندات واستيفائها والرجوع اليها •

٦ ــ يصبح ربابنة السفن هم المرجع لكل الاوراق التى يمكن قراءتها بسهولة •

(١٢) منظمة العمل الدولية   ILO :

تم انشاء هيئة العمل الدولية فى ابريل ١٩١٩ عندما أقرت الدول دستورها وادمجته فى في معاهدة فرساي وجعلته الجزء الثالث عشر من هذه المعاهدة وفى عام ١٩٦٤ أصبحت منظمة العمل الدولية أول وكالة متخصصة ترتبط بالامم المتحدة •

وتعتبر منظمة العمل الدولية من أقدم الوكالات الحكومية ، وهى تعمل الآن فـــى ظل الامم المتحــدة ، وتعمل عن طريق العمل الدولى التعاونى على تحسين أحوال العمال ورفع مستوى المعيشة واستقرار الاحوال الاقتصادية والاجتماعية • ولتحقيــق هذه الاهداف تعمل هيئة العمل الدولية على أن تسهم الحكومات والعمال وأصحاب الاعمال فى وضع مقترحات لتحديد حد أدنى واعداد اتفاقيات دولية بشأن عـــدة أمور مثل أجور العمال وساعات العمل والحد الادنى لسن العامل وتعويض العمال والتأمين الاجتماعى والاجازات السنوية •••الخ

وعلى أية حال فقد اهتمت منظمة العمل الدولية منذ انشائها بمشاكل العاملين فـــى البحر ، ونجحت من خلال اللجنة البحرية المشتركة من اقرار وتطوير ٢٧ اتفاقية و٥٠ توصية وجميعها تشكل أساساً راسخاً لقانون العاملين فى البحار • فقد وضعت منظمة العمل الدولية القواعد التى تم التصديق عليها على المستوى الدولى — فيما يتعلـــق بتحسين أحوال العاملين فى البحر على السفن المحيطة كذلك تعالج الاتفاقية قواعد (تطقيم) السفينة وساعات العمل والمعاش والأجازات المختلفة والحد الأدنى لمعدلات الأجور •

وتضم اللجنة البحرية المشتركة كلاً من ملاك السفن وممثلى العمال علاوة على أعضاء آخرين يتم تعيينهم بمعرفة منظمة العمل الدولية •

هيئـات الاشراف والتقييم الملاحيةالدولية

CLASSIFICATION SOCIETIES

هيئات الاشراف الملاحية عبارة عن مؤسسات لا ترمى الى الكسب وتتلخص وظيفتها فى تزويد التجار وأصحاب السفن ومؤسسات التأمين والبنوك وكل من يتعامل مع السفينة أو بشأنها بمعلومات صادقة ودقيقة تتعلق بتصنيف ودرجات السفن التجارية ٠

وتضع هيئات الاشراف قواعد وشروط ومواصفات للسفن التى تستحق الدرجة التى تمنحها للدلالة على توافر شروط الصلاحية والسلامة ٠

وتكتسب السفينة التى تبنى طبقا لقواعد وشروط هيئة اشراف بحرية درجة من هذه الهيئة ، وتبقى مثل هذه السفينة محتفظة بدرجتها طول حياتها مادامت تخضع للمعاينة السنوية والدورية التى يقوم بها مهندسو الهيئة ، وتجرى عليها الاصطلاحات التى يوصون بها ٠

وعلى هذا فان الاعمال الاساسية لهيئات الاشراف الملاحية ، هو وضع السفن فى درجة والتصنيف CLASSIFYING غير اعطاء الدرجة CLASSING والتصنيف CLASSIFYING هو مجرد وصف سفينة بانها سفينةركاب أو بضاعة أو ناقلة بترول ٠٠٠الخ ٠

أما إعطاء الدرجة فيحمل هيئة الاشراف مسئوليات لها وزن كبير ، فان شهادة هيئة الاشراف بان سفينة ما على درجة معينة من الكفاءة تحملها مسئوليات فى مواجهة صاحب السفينة او مشتريها ، وكذا فى مواجهة الغير الذين يعتمدون على هذه المعلومات مثل الشاحنين والبنوك وشركات التأمين ٠

فشركات التأمين تؤمن على سفينة ما أو على بضاعة مشحونة عليها وتحدد التأمين الواجب دفعة اعتمادا على المعلومات التى تنشرها هيئة الاشراف عن السفن الحاصلة على درجة منها ٠ كما أن المستوردين والمصدرين يشترطون الشحن على أعلى درجة ، تحقيقا لأكبر قدر من السلامة لبضائعهم ، وحتى يتمكنوا من دفع اقل سعر للتأمين ٠

ودرجة السفينة التى تمنحها احدى هيئات الاشراف المعتمدة ، ذات قيمة دولية معترف بها ، وأعمال بعض هذه الهيئات معتمدة رسميا فى مصر ، فقد صدر قرار وزارة النقل البحرى رقم ٢لسنة١٩٧٨ بتحديد هيئات الاشراف التى يقبل منها شهادات تقرير درجة الصلاحية وتحديد خطوط الشحن الخاصة بالسفن المصرية وهى :

الامريكية والفرنسية والالمانية والانجليزية واليابانية والنروجية والايطالية والروسية

وأهم هيئات الاشراف الملاحية فى العالم حاليا هى كالآتى :

الاسم	اختصار الاسم	الجنسية
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	(A. B.)	١ـ امريكية
BRITISH CORPORATION	(B. S.)	٢ـ انجليزية
BURAU VERITAS	(B. V.)	٣ـ فرنسى
CHINE CORPORATION REGISTER	(C. R.)	٤ـ صينى
DEUTSCHE SCHIFFS REVISION CLASSIFIKATION.	(D. S. R. K.)	٥ـ ألمانى
GERMANISHER LLOYD	(G. L.)	٦ ـ المانى
HELENING REGISTER	(H. R.)	٧ـ يونانية
YUGOSLAV PREGISTER	(J. R.)	٨ـ يوغسلافية
KOREAN BEGISTER	(K. R.)	٩ـ كورية
LLOYD'S REGLISTER	(L. R.)	١٠ـ انجليزية
NIPPON KAIJI KYOKAI	(N. K.)	١١ـ يابانية
NORSK VERITAS	(N. V.)	١٢ـ نروجية
PIKSKI REGISTER	(P. R.)	١٣ـ بولونية
REGISTERS ITALIANS	(R. I.)	١٤ـ ايطالى
EREGISTERS SO JUZA	(S. S. R.)	١٥ـ روسيبة

الاتحاد العالمى لهيئات الاشراف الملاحية (IACS)

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES.

وهو اتحاد يضم الهيئات الملاحية ـ سالفة الذكر ـ للتشاور فيما بينهم فى الموضوعات ذات الاهتمام المشترك .

"هيئة سجل اللويدز البحرية البريطانية " LIOYD'S REGISTER OF SHIPPING

هيئة سجل اللويدز البحرية تعتبر من أقدم هذه الهيئات الملاحية سالفة الذكر ويرجع تاريخ انشائها الى سنة ١٧٦٠ بواسطة افراد مشتغلين بالتأمين البحرى كجمعية لحماية حقوقهم فى وقت لم توضح فيه . القواعد لمتانة السفينة أوالكفاءة للبحر، موضع القانون.وأعيد تشكيلها وتنظيمها فى عام ١٩٤٩ حيث اندمجت بها "النقابة البريطانية BRITISH CORPORATION" وهى تشبه جمعية تحديد الأنواع .
وقد تم الاندماج فى جلاسجو . ويبلغ عدد خبراء اللويدز العاملون فى جميع المجالات ١٥٠٠ خبير .

وتجدر الاشارة هنا أن هناك فارق بين مجمع اللويدز للتأمين الذى يختص بالتأمين طبقا لنظام خاص حيث لا شأن لهذه الهيئة بتعيين درجات السفن أوبنائها .
ويمكن تلخيص أعمال هيئة الاشراف البحرى فى الآتى :

١ـ معاينة السفن التجارية وسفن النزهة (اليخوت) ...الخ . وتعيين درجات لها سواء كانت جديدة البناء ام قديمة . واصدار الشهادات الخاصة بذلك .
٢ـ اصدار سجلات ونشرات تحتوى على معلومات كاملة عن السفن التى يتم تصنيفها بمعرفة اللويدز كذلك جميع السفن البحرية فى العالم التى تزيد حمولتها على مائة طن .

وتضم هذه النشرات والسجلات معلومات وافية ومفيدة للمشتغلين بالنقل البحرى وللبنوك وشركات التأمين والتجار ، مثل اسماء اصحاب السفن ومديريها ، والاحواض الجافة والعائمات وتحركات السفن فى العالم كل أسبوع ...الخ . ومن هذه السجلات:ـ
أ ـ سجل بأسماء جميع السفن فى العالم (التى تزيد حمولتها عن ١٠٠)طن وهو يتكون من ٣ مجلدات ، ومرتبة ترتيبا ابجديا .
كما يحتوى السجل على بيانات عديدة امام اسم السفينة مثل : الدرجة ـ النوع ـ معلومات عامة عن السفينة مثل القوة المحركة ـ نوعها ـ وابعاد السفينة مثل:الطول والعرض والعمق ـ رقم السفينة ـ حروف اشارتها . ويصدر هذا السجل سنويا بالتعديلات المختلفة .

وتقوم اللويدز باصدار ملاحق شهرية بالتعديلات التى طرأت على السفن مثل تغيير الاسم او الجنسية او المالك أو (الحمولة ...الخ) ، علاوة على أسماء السفن الجديدة البناء والتى لم تدرج بالسجل العام .

ب ـ سجل خاص بأسماء ملاك السفن : "LIST OF SHIP OWNERS INDEX TO FORMER NAMES OF SHIP " COMPOUND NAMES " .

وهو مرتب ترتيبا ابجديا ، ويحتوى أيضا على قائمة باسماء السفن السابقة والاسم الحالى ويتم اصداره سنويا ومعدل حسب آخر تعديل . ويحتوى على اسماء الشركات الملاحية وملاك السفن مع بيان السفن المملوكة لكل منهم تحت اسمائهم .

ج ـ النشرة الاسبوعية : WEEKLY LIST OF ALTERATION

كذلك تصدر اللويدز كتيب كل أسبوع يحتوى كافة اسماء السفن مرتبا ابجديا حسب آخر الأسماء ويوضح اتجاه رحلة السفينة من ... الى ... ونوع السفينة وعلمها ودولتها .

د ـ الجداول الاحصائية : STATISTICAL TABLES

وتصدر سنويا وتحتوى كافة البيانات الأحصائية عن الاسطول التجارى العالمى وتحليلات احصائية عن أنواع السفن واحجامها وحمولاتها واعمارها . وملخصا عن السفن التى تم تدشينها ، والسفن التى فقدت أو غرقت ... الخ .

وهذه الجداول الاحصائية تفيد كثيرا كل المشتغلين فى مجال النقل البحرى والخدمات البحرية .

هـ ـ قواعد وتعليمات اللويدز الخاصة ببناء وتقييم السفن المصنوعة من الصلب :

RULES AND REGULATIONS FOR THE CONSTRUCTIONS AND CLASSIFICATION OF STEEL SHIP.

وهى القواعد والتعليمات والشروط التى تضعها هيئة اللويدز بالنسبة لعمليات بناء السفن وضرورة الالتزام بها ، حتى يمكن اللويدز من منح شهادة الدرجة للسفن التى تبنى تحت اشرافها وبالمواصفات التى وردت فى هذا الكتاب .

و ـ سجل خاص بالوحدات العائمة : REGISTER OF OFFSHORE UNITS SUBMERSIBLE & DIVING SYSTEMS .

ونظرا للنمو وتطور الاسطول العالمى الذى يعمل تحت الماء ، مثل الحفارات DRINLING UNITS وغواصات الملاحظة تحت الماء ، وآلات العمل والصالات والمواعين التى تستخدم فى العمل الساحلى والتفتيش والصيانة . لذلك قامت هيئة اللويدز باصدار سجل ابجدى لجميع هذه الوحدات التى تعمل تحت الماء او فوقه مثل الروافع البحرية وغير ذلك ، موضحا بها مواصفات هذه الوحدات : طولها

وعرضهـــا وعمق ، وهل تسيـــر ذاتيا أم غيـــر ذاتية الحركة ٠٠٠الخ ٠

ز ـــ سجل خاص باليخوت فى العالم يحوى أيضا المعلومات الكاملة عنها .

ح ـــ تقويم اللويد ز : LLOYD'S CALENDER

وهو مجلد سنوى تصدره اللويد ز ويحتوى على معلومات بحرية عديدة تهم ملاك السفن ورجال البحر وشركات التأمين ، وتقدم معلومات حديثة تهم الكثير من القراء والمشتغلين بالعلوم البحرية ٠

ط ـــ الدليـــل : DIRECTORY

يحتوى على أسماء بنائى السفن مع أسماء السفن التى قاموا ببنائها ومازالت موجودة بالعمل ٠ كذا أسماء بناؤا الآلات والمراجل ، وأسماء الأحواض والعناويـــــن التلغرافية وشركات الملاحة وأسماء شركات التأمين البحرى ٠

٣ ـــ مراقبة صنع الاهلاب والجنازير الخاصة بالسفن واختبارها ٠

٤ ـــ مراقبة صنع الصلب الذى ينتج لصنع بناء السفن والمراجل واختبار هذا الصلب للموافقة عليه أو عدمه طبقا لمواصفات اللويدز الخاصة ٠ ويتم هذا عن طريق تعيين مهندسين تابعين للويدز متخصصين فى هذا النوع من العمل لاختبار الانتاج فـــى المصانع نفسها ووضع اختام الهيئة عليها ٠

٥ ـــ تعيين خطوط الشحن سواء أكانت قد أعطيت درجة بمعرفتهم أم لا ٠

٦ ـــ معاينة اجهزة التبريد وادواتها على السفن وفى داخلية البلاد ٠

٧ ـــ فحص تصميمات بناء السفن التى يزمع اعطاؤها درجة وآلاتها والموافقة عليها ٠

وينتشر مهندسو وخبراء اللويدز فى معظم الموانى البحرية فى العالم ، ويمكن تلخيص أهم واجباتهم فى الآتى :

١ ـــ متابعة مراحل بناء السفن ، التى يزمع اعطاؤها درجة ، بواسطة هيئة اللويدز والتأكد من أنها تبنى طبقا للقواعد الموضوعة بواسطة الهيئة والتصميمات المصـــدق عليها ٠

٢ ـــ معاينة السفن التى لم يسبق اعطاؤها درجة والتى يرغب اصحابها فى منحهـــا درجة طبقا لقواعد اللويدز ٠

٣ ـــ اجراء المعاينات وغير ذلك مما يتطلبه تطبيق قواعد اللويدز لاحتفاظ السفينـــة بدرجتها واصدار التوصيات اللازمة لاجراء الاصطلاحات الضرورية ومعاينـــة هذه الاصطلاحات بعد اتمامها والتوصية باحتفاظ السفينة بدرجتها ٠ ويخطر

الخبير مجلس الادارة بنتيجة المعاينات حتى ينظر فى الموافقة على احتفاظ السفينة بدرجتها ٠

٤ ـ معاينة العواريات التى تصيب السفن ، بناء على طلب أصحابها أو ممثليهم أو وكلائهم للوقوف على مداها والاصطلاحات اللازمة لها ، وكتابة تقارير العواريات وفى الحالات التى تكون السفينة فيها قد حصلت على درجة بمعرفة اللويدز ويوجى اصحابها اصلاح ما اصابها من تلف لسبب من الاسباب او يجرون بها اصلاحات مؤقتة مع مواصلة السفينة لرحلتها (وفى هذه الحالة الاخيرة لا يكون للتلف اثـر على صلاحية السفينة للملاحة) ٠

ويجوز للخبير اذا رأى ذلك أن يصدر شهادة مؤقتة يسمح بها للسفينة بالسفر مع احتفاظها بدرجتها ، ويوصى فى العادة على نفس هذه الشهادة باعادة المعاينة او اجراء اصلاحات خلال مدة معينة ٠

٥ ـ متابعة صناعة ألواح الصلب ومسامير البرشام والقطع المختلفة من الصب أو المعادن الاخرى اللازمة لبناء جسم وآلاتها ، أو لعمليات الاصلاح واختيار هذه المنتجات وختمها بخاتم الهيئة ٠

٦ ـ قياس حمولة السفن سواء أكانت حاصلة على درجة أم لا ، من جميع الجنسيات وكتابة التقارير المطلوبة لتعيين خطوط الشحن لها ٠وكذلك اجراء المعاينات السنوية الخاصة بخطوط الشحن واصدار الشهادات فى هذا الشأن ٠

٧ ـ دراسة تصميمات السفن وآلاتها التى يرسمها اصحابها او شركات بناء السفن وكتابة التوصيات اللازمة بالموافقة أو بالتعديل لينظر فيها مجلس ادارة هيئة اللويدز ٠

ماهية الدرجة :

تمنح هيئات الاشراف السفن درجة لتعريف مستوى السفينة من حيث البناء والتجهيز تبعا للقواعد والشروط التى تضعها هيئة الاشراف البحرية ٠

فاذا وصفت السفينة بأنها فى درجة ‎100A1‎ من هيئة اللويدز مثلا معناه أنهـا مستوفاه للشروط والقواعد الموضوعة بمعرفة هذه الهيئة من جميع الوجوه بما فى ذلك توافر المعدات (صلبوجنزير ومهمات) أو مبنية طبقا لهذه القواعد ، وفى هذه الحالة الأخيرة يضاف الى الرمز أعلاه الصليب المالطى ٠

الصليب المالطى : (MALTESE CROSS) 

وهى العلامة المميزة لتسجيل اللويدز ، وهى تكتب فى دفتر تسجيل اللويدز وتوضح نوع السفينة ، وتدل على أنه قد تم فحص انشاءات السفينة وتركيباتها ، كما اختبرت المواد المصنوعة منها بمعرفة خبراء اللويدز .

وهيئات الاشراف الملاحية الدولية مسئولة عن كل خطأ يقع فى الاشراف على بناء السفن ، كما تكون مسئولة عن الاخطار التى تحدث فى الاشراف على الاصلاحات والمعاينات كذلك عن المعلومات التى تنشرها فى مطبوعاتها ز ، ولكن جرت هيئات الاشراف على النص فى العقود التى تبرمها او الشهادات والتقارير والمطبوعات التى تصدرها على عدم مسئوليتها عن اخطائها وأخطاء تابعيها ، طبقا للقواعد العامة يكون هذا الشرط صحيحا فى حالة الخطأ اليسير ، ولكن لاشك فى مسئوليتها عن وقوع غش أو خطأ جسيم تطبيقا لنفس القواعد .

ملاك السفن وتحديد نوع السفن :

على ملاك السفن الذين يرغبون فى تحديد نوع سفنهم بمعرفة هيئة اللويدز أو أى جمعية أخرى ان يطلب أولا من مصنع البناء بأن يوسل الرسومات الخاصة بالسفينة الى هيئة من هيئات الاشراف لفحصها ومراجعتها وتعديلها اذا اقتضت الضرورة ذلك .
وبعد التصديق عليها يبدأ العمل فى بناء السفينة تحت خبراء اللويدز أو أى هيئة أخرى معترف بها ، الذين يقومون بالتأكد من أن عملية البناء تتم حسب الرسومات المعتمدة وان مستوى المواد المستخدمة وكفاءة الفنيين بعملية البناء حسب المستوى القياسى المطلوب .
وبعد اتمام البناء والاختبارات على السفينة يحصل مصنع البناء على شهادة التغيير مدون عليها اسم السفينة والمعلومات الكاملة عن نوعها وخواصها فى دفتر السجل — الخاص بالجمعية . ويهتم ملاك السفن بتقييم وتسجيل نوع سفنهم لأن شركات التأمين تشترط ذلك ، هذا بالاضافة الى أن ملاك السفن يرغبون فى الاستفادة من الخدمات الدولية التى توفرها هيئات التقييم والتسجيل .

فكرة انشاء هيئة عربية لتسجيل السفن :

وضعت الاكاديمية العربية للنقل البحرى - ومقرها الاسكندرية - مشروعا لانشاء هيئة عربية لتسجيل السفن العربية العاملة فى أعالى البحار على نسق اللويدز البريطانية على أساس أن تبدأ الهيئة العربية عملها بتسجيل ٦٠٠ سفينة عربية ، تعمل حاليا فى أعالى البحار ثم بعد ذلك تزداد بنسبة كبيرة بعد اتجاه الدول العربية المنتجة للبترول الى الدخول فى ميدان نقل البترول ، وبعد أن تعاقد بعضها على شراء وتصنيع عدد من ناقلات البترول الضخمة .

ووضعت الخطة على أساس ان تكون مهمة الهيئة الجديدة كالاتى :

١ - توحيد مصدر اصدار الشهادات الخاصة بسلامة السفن وحمولتها وخط تحميلها .

٢ - انشاء بنك للمعلومات الفنية التى تفيد السفن العربية .

٣ - تعليم وتدريب الكوادر الفنية للنقل فى أعالى البحار .

٤ - انشاء مركز ابحاث لتطوير وتصميم وتصنيع وصيانة وتشغيل السفن البحرية .

٥ - انشاء قسم خاص لاعتماد التصميمات تسهيلا لحمل ترسانات بناء واصلاح السفن فى البلاد العربية .

وعلى أية حال لم يكتب لهذه الفكرة النجاح نظرا للخلافات التى ظهرت على الساحة العربية فى السنوات الاخيرة .

الفصل الثالث

الخدمات التى تؤديها الشركات الملاحية لصناعة النقل البحرى

- تطور الشركات الملاحية .
- القوى العاملة فى الشركات الملاحية .
- ارتباط الشركات الملاحية بالمركز الاقتصادى للدولة .
- بعض المشاكل التى تواجهة الشركات الملاحية .
- التنظيم الأمثل للشركات الملاحية .
- الهيكل التنظيمى للشركات الملاحية :
  - الادارة التجاريه
  - الادارة الفنيه
  - الادارة المالية
  - الادارة الاداريه
  - ادارات أخرى
- شركات الملاحه للسفن الجوالة .

ترتبط صناعة النقل البحرى بالعديد من النشاطات والخدمات البحرية ، وتأتى عملية تشغيل السفن فى مقدمة تلك الخدمات . وتتم عملية تشغيل السفن فى شكلين رئيسيين :

الاول ـ السفن التى تعمل على خطوط ملاحية منتظمة .

الثانى ـ السفن الجوالة .

ولكل واحد من هذين الطرازين سوق يتسم بطابعه الخاص بالنسبة للعرض والطلب وتتولى الشركات الملاحية عمليات تشغيل هذين النوعين من السفن .

تطور شركات الملاحة :

تدرجت شركات الملاحة من نموذج المالك الواحد لسفينة واحدة الى نموذج القرن التاسع عشر حيث نجد مالكا واحدا لعدة سفن . وبعد أن توصل المشتغلون بصناعة النقل البحرى الى تسيير سفنهم فى خطوط نظامية تطلب الامر اندماج عديد من الشركات ، وحدث هذا على وجه الخصوص فى بريطانيا التى كانت فى ذلك الوقت مالكة لأكبر بحرية تجارية فى العالم .

ويمكن تقسيم المراحل التى مرت بها الشركات الملاحية الى المراحل الاتية :

المرحلة الاولى :

والتى اتسمت بعملية الاندماج مما ادى الى أن تحولت عدة شركات الى شركة واحدة وفقدت بالتالى كل وحدة من الوحدات المندمجة شخصيتها الاعتبارية ، ولم تحتفظ الا باسم اكبر الخطوط المندمجة ليصبح اسما للشركة كلها .

المرحلة الثانية :

احتفظ كل خط من الخطوط المندمجة بالاسم الخاص به . وبتكوين هذه المجموعات أصبحت كل منها تسعى الى احتواء الخطوط الملاحية المنافسة .

بعد ذلك أصبحت هذه المجموعات تعمل على تنويع أنشطتها واتجهت الى تملك سفن يتم تشغيلها فى أوجه أخرى غير نقل الركاب والخطوط النظامية لنقل البضائع .

ويعتبر هذا أساس تكوين المجموعات على المستوى الوظيفى ، ويرجع السبب فى ذلك الى أن عمليات التأجير تحتاج الى عدد قليل نسبيا من المتخصصين اذا ماقورن بالعدد الكبير اللازم من العاملين فى مجال الخطوط النظامية .

معنى هذا أن توجيه نشاط وحدة من وحدات مجموعة معينة الى عمليات التأجير لا يتطلب

بالضرورة زيادة عدد العاملين حتى فى حالة زيادة حجم الاسطول التجارى كله للمجموعة

المرحلة الثالثــة :

وبعد ذلك تطور الأمر إلى اتجاه كثير من الشركات الصناعية قد اتجهت الى التكامل لتشمل على عمليات النقل البحرى بين انشطتها ، والاسباب التى دعت الى ذلــك متعددة ، ففى بعض الحالات يرجع السبب الى أن الخطوط الملاحية الاعضاء فــى المؤتمر لم تستطع تقديم خدماتها بشكل مرضى للشركة الصناعية من حيث فئات النوالين التى تفرض على انتاجها والتطورات المستقبليةلها وما يستطيع ذلك من عدم التيقن من موقف الشركة والتنافس فى الاسواق الخارجية فيما بعد .

هذا وفى حالات أخرى نجد دخول بعض الشركات ذات النشاط غير الملاجـــى الى ميدان تملك السفن لان صناعة النقل البحرى القائمة لم تستطع الوفاء بمتطلبات هذه الشركات مما دعاها الى الدخول فى هذا المجال لسد هذه الفجوة ، كما هو مثلا بالنسبة لبعض شركات البترول . ومن الاسباب الاخرى التى دعت شركات البترول الى الاستمرار فى تملك السفن ، هو أنها رأت أنها تستطيع بذلك أن تقف باستمرار على التكاليف الخاصة بالملاك الاخرين ، والتى تقوم هذه الشركات باستئجار بعـض سفنها للوفاء بباقى التزاماتها التى لا تستطيع مقابلتها بامكانياتها الخاصة .

يضاف الى ذلك أن هذه الشركات باعتبارها من كبار مستأجرى السفن فباستطاعتها عندئذ التأثير الى حد كبير على اتجاهات الاسعار فى الاسواق .

المرحلة الرابعــــة :

واتسمت هذه المـرحلة بطابعين :

الاول ــ ملكية الدول للاساطيل :

فقد اتجهت بعض الدول فى الآونة الاخيرة الى تملك اساطيلها ملكية عامة . كذلك فان بعض الشركات الصناعية التى تمتلك فى ذات الوقت بعض السفن التجارية ، تملكها بالكامل للدولة او أن تكون الحكومة مساهمة بالجزء الاكبر من رأسمالها .

كذلك اتجهت بعض الدول النامية نتيجة لضعف موارد ها المالية وضعف خبراتها بالنسبة للقطاع الخاص ، الى تملكها لسفنها ملكية عامة والعمل على زيادة حمولات اساطيلهــا الوطنية .

ارتباط الشركات الملاحية بالمركز الاقتصادى للدولة :

ان هيكل صناعة النقل البحرى فى احدى الدول يرتبط ارتباطا وثيقا بالصناعات الاخرى القائمة فيها ، فاذا كان حجم الصناعة عموما فى دولة ما من الحجم الصغير ، فاننا لابد أن نتوقع وجود أسطول تجارى متواضع الحمولة ، وفى نفس الاتجاه نجد أيضا البنوك التجارية ومؤسسات التمويل .

وفى الدولة التى يوجد بها عدد كبير من البنوك المحلية الصغيرة فاننا نجد أن حجم الصناعة بها من النوع الصغير ، ويرجع هذا الى سببين احدهما ايجابى والاخر سلبى

العامل الايجابـــى :

هو أن رجل الاعمال يستطيع الحصول على ما يلزمه من البنك المحلى بسرعة أكبر ، عما اذا التجأ الى أحد فروع البنك التى تعمل على مستوى الدولة أو الى مؤسسة مالية ، فالبنك المحلى يتمتع بحرية كاملة فى سياسة الاقراض لان له القدرة على دراسة الطلب المقدم ، وكذلك معرفته لشخصه وصفات وقدرات المقترض .

أما المدير فى أحد افرع بنك يعمل على مستوى الدولة كلها فهو يتمتع بحرية محدودة يضاف الى هذا أن مدير الفرع لا يكون له أى معرفه شخصية بالمقترض . ويؤكد أحد خبراء اقتصاديات النقل البحرى أن السبب فى تناقص عدد شركات الملاحة التى تسير سفنا جوالة فى بريطانيا فى أوائل القرن الحالى كان نتيجة لحركة الاندماجات الكبيرة التى حدثت فى البنوك التجارية الصغيرة هناك .وعلى النقيض من ذلك فى بلد آخـــر هو النرويج نلحظ وجود عدد كبير من شركات الملاحة الصغيرة والذى يرجع الى وجود العديد من البنوك المحلية فى أوسلو وفى موانى الساحل الغربى للنرويج .

العامل السلبـــى :

هو أن مقدرة هذه البنوك المحلية الصغيرة محدودة ، حيث أنه يمكن لها فقط ان تتعامل مع صفات رجال الاعمال المشتغلين فى صناعة النقل البحرى .

بعض المشاكل التى تواجه الشركات الملاحية :—

نذكر هنا بعض الامثلة على المشاكل التى تواجه الشركات الملاحية مثل :—

١ — عملية توزيع سفن الاسطول على الخطوط الملاحية المختلفة •

٢ — تدعيم خط ملاحى بسفن جديدة للعمل عليه •

٣ — تحديد الحجم الامثل للاسطول •

٤ — مشكلة التوقيت الامثل لاحلال السفن •

٥ — التجديد الامثل لسفن الاسطول وتوقيت التجديد وعدد السفن التى تجدد فى كل سنة •

٦ — التشكيلة المثلى لحمولات السفن •

٧ — مشكلة نقل التجارة الخارجية على سفن وطنية وسفن اجنبية واستئجار سفن للنقل •

٨ — مشكلة تحديد الزمن والتكلفة المثلى للبناء •

التنظيم الأمثل للشركات الملاحية :

يستند التنظيم الجيد للشركات الملاحية على الاسس والمبادئ التالية :—

١ — وضوح خطوط السلطة والمسئولية وضوحا لا لبس فيه ، سواء بالنسبة للادارة العليا أو لمديرى الادارات وكذلك رؤساء الاقسام •

٢ — قدرة الادارة العليا على الهيمنة على نشاط الشركة ، بأن يكون عدد العاملين متناسبا مع حجم النشاط وعدد وحدات الاسطول ، أى لا يكون صغيرا عاجزا عن ملاحقة الاعمال المختلفة أو كبيرا بحيث يخلق نوعا من البطالة المقنعة •

٣ — اعطاء التنظيم الادارى للشركة القدرة على فرض اسلوب رقابى يتميز بالكفاءة ، بمعنى أن تكون ادارة الحركة على درجة عالية من الكفاءة ، وتوجد بجوارها ادارة متخصصة للتحقق من النتائج المالية للتشغيل •

٤ — أن يكون الهيكل التنظيمى للشركة من النوع الذى يسمح باجراء التوسع لمقابلة زيادة الطلب على خدمات النقل البحرى التى تقدمها الشركة بمعنى أن يكون بالشركة ادارة للتخطيط وأخرى للمشروعات يعمل بها المتمرسون فى النواحى البحرية •

٥ـ أن تعمل كافة الادارات بالشركة الملاحية فى تناسق كامل من أجل زيادة الايرادات وضغط المصروفات بالحد الذى لا يؤثر على نشاطها •

٦ـ أن يتضمن التنظيم نظاما للتكاليف تحدد بمقتضاه عناصر ومراكز وقوائم التكاليف اللازمة لاتخاذ القرارات والرقابة على المصروفات •

٧ـ وضع القواعد والأسس الخاصة بتحسين وتطوير عملية اعداد الموازنة التخطيطية (الميزانية التقديرية) للشركة وتطبيقها ومتابعتها ، وتقييم الاداء المالى

٨ـ أن يتضمن التنظيم عددا كاملا لمعدلات الاداء للوظائف المختلفة ، وتوصيف هذه الوظائف وتبسيط الاجراءات وذلك من أجل تحديد العدد الامثل للعاملين فى كل ادارة والزائد منهم لاعادة التوزيع ان اقتضى الأمر ذلك ، وتحديد المطلوب توظيفهم من الخارج ومواصفاتهم •

الهيكل التنظيمى للشركات الملاحية :

يشمل الهيكل التنظيمى للشركات الملاحية التى تقوم بتشغيل سفنها فى خطوط ملاحية منتظمة ، مجموعة من الادارات المختلفة • وتختص كل ادارة بنشاط محدد •
وأهم هذه الادارات هى الادارة التجارية ، وسنلقى الضوء على نشاط واختصاص بعض هذه الادارات •
ويأتى على قمة التنظيم الادارى للشركات الملاحية رئيس مجلس الادارة وهو المسئول عن ادارة شئون الشركة •

أولا — الادارة التجارية فى الشركة الملاحية :

تعد الادارة التجارية فى الشركات الملاحية القلب النابض لشركات الملاحة ، فعن طريقها تتحدد كفاءة التشغيل وتحقق الشركة الايرادات اللازمة ، وتشمل الوظائف الاتيـــة :—

أ— ادارة الخطوط •

ب— ادارة الحركة •

جـ— ادارة التأجير •

د— ادارة التشهيلات •

أ — اختصاصات ادارة الخطوط الملاحية :—

١— اعطاء التعليمات الخاصة ببرامج الرحلات الى ربابنة السفن مع توضيح طبيعة عمليات الشحن والتفريغ التى تتم فى موانى المرور •
٢— تنظيم وتنسيق وتشغيل الاسطول التجارى للشركة على الخطوط النظامية • كذلك اعداد جداول الابحار وتوزيعها على الادارات المختلفة بالشركة والوكلاء الملاحيون وكافة الجهات المعنية •
٣— تنسيق العمل بين الوكلاء الملاحين ، وتوزيع فراغات الشحن بالسفن على الموانى المختلفة وفقا لحاجة كل منها وذلك بغية تحقيق انسب تشغيل اقتصادى لها •
٤— اعداد التقارير الخاصة بنشاط الخطوط الملاحية كل على حدة •
٥— تطبيق قرارات المؤتمرات الملاحية المنضمة اليها الشركة ، والاشتراك فى نشاطها وكذلك تطبيق القرارات الواردة فى اتفاقيات النقل البحرى المشترك الثنائية ، وتلك التى ترد كنتيجة للاجتماعات الدورية التى تعقد بهذا الخصوص •

ب — اختصاصات ادارة الحركة :—

تنقسم ادارة الحركة الى الاقسام الآتية :
قسم التسويق — قسم الصادر — قسم الوارد .

١ — قسم التسويق ويتمثل نشاطه فى الآتــى :

أ — زيادة القدرات التسويقية لفراغات سفن الشركة وذلك بالاتصال بشركات التصديو والهيئات الحكومية المشتغلة بهذا النشاط وذلك للعمل على نقل أكبر كمية من البضائع على سفن الشركة
ب — الاشتراك فى الاجتماعات الخاصة بالمؤتمرات الملاحية الخاصة بالبضائع الصادرة —— والاتفاقيــات الثنائيـــة .
جـ — الاشتراك مع ادارة الخطوط فى تنسيق جداول الابحار طبقا لما تتطلبه حركة البضائـع
د — اعتماد مذكرات حجز الفراغات قبل اصدار اذن الشحن لها .
هـ — اعداد جداول الشهر مقدما عن السفن التى ستتواجد فى الميناء الاصلى وفراغاتها ووجهتها فى رحلات الذهاب والتواريخ التقريبية لابحارها .
و — ابلاغ ادارة الخطوط وقسم الصادر والتشهيلات بالبضائع المربوطه لكل سفينة واسماء وعناويــن المصدريــن .

٢— قسم الصادر ويختص بالآتــى :—

أ — اصدار أوامر الشحن لربابنة السفن ثم اصدار سندات الشحن .
بـ— تلقى البيانات الخاصة بالبضائع المربوطه عن طريق قسم التسويق للشحن بسفن الشركة .
جـ — موافاة ادارات الشركة والوكلاء وسكرتاريات المؤتمرات المعنية بصور من مستندات الشحن اللازمـة .
د — اعداد سندات الشحن الدولونية وغير الدولونية الخاصة بالسفن .
هـ — متابعة اعمال الشحن لكل سفينة بالميناء وكتابة البيانات الخاصة بذلك فى سجل يحفظ بالقسم لسرعة موافاة العملاء بسندات الشحن .

٣— قسم الوارد ويـقوم بالآتى :—

أ — اخطار المستوردين بوصول بضائعهم لاستلامها .
بـ— تلقى البيانات اليومية من ادارة التشهيلات بالبضائع المفرغه واماكن تخزينهـا والمصاريف المستحقة عليها .

جـ — الاتصال بقسم المطالبات وابلاغه ببيانات البضائع العجز والزيادة أو البضائع التى تقع تحت ظروف العوارية العامة •

د — اعداد استمارات العجز أو الزيادة للبضائع المفرغة • وعمل استمارات البحث اللازمة ومتابعتها مع الوكلاء الملاحيين فى موانى الشحن •

هـ — اعداد سجلات بالبضائع المفرغة بكل سفينة لحصر البضائع التى لم يتم تسليمها لأصحابها وارسال خطابات الاستعجال عنها •

ب — ادارة التأجيـــر ووظائفها :—

تنحصر اختصاصات ادارة التأجير فى القيام باستئجار السفن المختلفة من الشركات الاخرى فى حالة عدم كفاية اسطول الشركة تلبية طلبات العملاء بالكامل وكذا التجـاوب مع حجم التجارة الدولية • فتقوم الادارة ببحث عروض الاستئجار ووضع الشروط التى تكفل مصـالـح الشـركـة •

كذلك فان من مهام هذه الادارة فى الحالة العكسية القيام بتأجير بعض سفنها الـى الشركات الاخرى حيثما وجدت مصلحتها فى ذلك •

ادارة التشهيلات واختصاصاتها :—

١ — القيام باتمام عملية الشحن والتفريغ فى مواعيدها المقررة حتى لا تتعطل السفن عن مواعيدها المحددة فى جداول الابحار •

٢ — القيام بكافة اجراءات استقبال وتسفير سفن الشركة •

٣ — الاشراف على سفن الشركة وتلقى البرقيات الواردة عن كمية ونوع ومواصفات البضائع الواردة لاتخاذ اللازم نحو تجهيز الارصفة المناسبة لها للتفريغ •

٤ — الاشراف على عمليات الشحن والتستيف بالسفن •

٥ — تقديم مانيفستات البضائع الصادرة والواردة الى الجهات المعنية واخطار الجهات المسئوله بالميناء بأنواع وكميات البضائع الخطرة المشحونة لتذليل تفريغها طبقـــا للتعليمات الصادرة من هذه الجهات •

٦ — القيام باجراءات تخزين البضائع الواردة بالمخازن •

٧ — القيام بالاشراف على عمليات تسليم البضائع الواردة •

٨ — الاشتراك فى اعداد التقارير اللازمة عن عواريات البضائع الواردة •

د ـ أعمال أخرى مرتبطة بنشاط الادارات التجارية :ـ

ترتبط الادارات التجارية بنقاط أخرى مثل سند الشحن وتستيف البضائع والعمليات الجمركية والوكلاء الملاحيون ..الخ وقد سبق لنا الحديث عن سند الشحن وتستيف البضائع فى الفصل الاول وسنتناول بالدراسة هنا جانبين هما ، العمليات الجمركية والوكلاء الملاحيون بايجاز .

١ ـ العمليات الجمركية :

من المعروف أن كل أنواع البضائع التى يتم شحنها على السفينة تدرج فى قائمة الشحن (المانيفست) ويوقعها ربان السفينة . وتحتوى هذه القائمة كما ذكرنا اسم السفينة وجنسيتها ونوع الرسالة وعدد الطرود ..الخ .

وتقوم شركة الملاحة أو ربان السفينة بتقديم المانيفست الى الجمارك خلال ٢٤ ساعه من وصول السفينة وتراكيها للاطلاع عليه وكذا كل المستندات المتعلقة بعملية الشحن واذا حدث وفرغت السفينة بالعجز ، أى أن عدد ما فرغ من طرود أقل مما هو مسجل بقائمة الشحن فيتعين على شركة الملاحة ، أو التوكيل الذى تتبعه السفينة أو ربانها توضيح اسباب ذلك النقص بمستندات مؤيدة لحجمهم اذا كانت البضائع لم تشحن على وجه الاطلاق أو لم تفرغ بالخطأ فى ميناء آخر من الموانى التى مرت بها السفينة فى رحلتها البحرية .

وتمنح الجمارك فى مصر جهات الاختصاص مهلة قدرها ستة أشهر لتقديم هذه المستندات وبعد تراكى السفينة على الرصيف المحدد لها بالميناء وقيام عمال الشحن والتفريغ بعمليات تفريغ السفينة يقوم بعد ذلك مندوب شركة الملاحة بالتوجه الى المخازن والساحات ويقدم قوائم الشحن لبدء عملية التخزين أو التشوين . ويقوم المندوب باستقبال الرسائل المفرغة أولا بأول وحصرها وفرز علاماتها المميزةثم تستيفها .

ثم يخطر القائمون بعملية التفريغ ادارة الحركة بالميناء عند الانتهاء من تفريغ كل عنبر من عنابر السفينة ويقوم المسئولون عن عملية التخزين باخطار جهة الاختصاص بالجمارك بعد تسوية المانيفست الخاص بالسفينة ، عن الشحنة الموجودة بالمخازن واذا ماكانت هناك طرود غير سليمة أو ضم وعجز وهناك نظامان لعملية التخزين والتشوين للبضائع الواردة :

الاول : نظام تسليم صاحبه :ـ

حيث تقوم شركة الملاحة بنقل البضائع المفرغة الى الساحات المعنية لاستقبالها ، وتبقى فى عهدتها وتحت مسئوليتها وحراستها حتى يتم تسليمها للمرسل اليهم بعد الانتهاء من الاجراءات الجمركية .

الثانى : نظـام تسليـم المخزن :

وتنقل الرسائل بمقتضاه الى المخازن المحددة لها ولا يتم تسليمها الى المرسل اليهم الا بعد فرز كل طرد وفحصه • ويقوم أمين المخزن بتقديم ايصال الى شركة الملاحة ببيان الرسائل التى استلمها والطرود العجز ، أو تلك التى استلمها بالضم على شحنة السفينة •

أما بالنسبة للبضائع التى تشحن بالميناء فتقوم شركة الملاحة التى تتبعها السفينة بابلاغ ادارة الميناء ببيان الرسائل المربوطة للسفينة وكميتها ونوعها وتوزيعها داخل العنابر من واقع خريطة الشحن وذلك قبل بدء الشحن بمدة لا تقل عن ٢٤ ساعة وتخطر ادارة التشهيلات المصدرين بموعد شحن رسائلهم لتجهيزها حتى لا تتعطل عملية الشحن • تقوم شركة الملاحة بتقديم المانيفست الى ادارة الحركة بالميناء خلال ٧٢ ساعة من الانتهاء من عملية الشحن ثم تقدم ادارة التشهيلات بعد ذلك طلب السفر الى ادارة الحركة بالميناء على أن تكون اجراءات الجمارك قد تم استيفاؤها ويرفق بطلب السفر بيان موقع من ربان السفينة بالعمليات المختلفة التى اجريت لها خلال فترة رسوها •

٢ ـ الوكلاء الملاحيون :

تقوم شركة الملاحة بتعيين وكلاء ملاحيين لها فى الموانى الاجنبية التى تترد د عليها سفنها بانتظام ، لتمثيلها ومباشرة أعمال الوكالة عنها •

ويقع على الوكيل الملاحى عبء استقبال السفن واتخاذ كافة اجراءات الشحن والتفريغ وتموين السفينة بالمياه والوقود والتموين •••الخ كما يقوم الوكيل باصدار أوامر الشحن وسندات الشحن واذونات التسليم وقوائم الشحن (المانيفست) وكافة المستندات الضرورية لأعمال السفينة •

كما يشرف الوكيل الملاحى على أعمال مقاولو الشحن والتفريغ واستلام الرسائل وتسليمها الى المرسل اليهم •

كذلك يقوم الوكيل الملاحى بالاشتراك فى عملية التسويق بمعنى حجز البضائع المجزية للسفينة بالتشاور مع الشركة فى مقرها الرئيسى •

ويعتبر الوكيل الملاحى مسئولا أمام شركة الملاحة مسئوليه تعاقدية عما يقع منه من اخطاء • ويسأل مقاولو الشحن والتفريغ قبل الوكيل الملاحى عن العواريات أو التلف الذى يصيب السفينة أو أجهزتها أثناء عمليات الشحن والتفريغ •

أما فيما يتعلق بنقل البضائع بالصنادل من السفينة الى الارصفة ، أو بالنسبة للعملية العكسية ، فان مقاولو الشحن والتفريغ يتحملون المسئولية عن عدد الطرود بالاضافة الى مسئوليتهم عن العواريات والتلف ، لان السفينة تكون آنئذ تحت مسئوليتهم ويظل مقاولو الشحن والتفريغ مسئولون الى وقت تسليم البضائع الى الوكيل .
ويقع على الوكيل الملاحى دفع مصاريف الحراسة وايجار الشمعات ثم يقوم بتحصيل القيمة من الذين دفعت هذه المبالغ لصالحهم .

. . .

ثانيا ـ الادارة الفنية

وتشمل هذه الادارة مجموعة من الادارات الفرعية أهمها :
١ـ الادارة الهندسية ٢ـ والادارة البحرية ٣ـ ادارة المشروعات .
وأهم وظائف الادارة الفنية :

١ـ استقبال السفن عند وصولها واجراء التفتيش اللازم على المعدات البحريه ، وأجهزة النجاة والسلامة .

٢ـ عمل التفتيش اللازم على اجهزة الشحن والتفريغ وصيانة وتشغيل المعدات العائمة التابعة للشركة

٣ـ متابعة قيام الربابنة بعمل خرائط التستيف وعمل حسابات اتزان السفينة خلال مراحل الرحلة البحرية .

٤ـ التفتيش على تشغيل الآلات والمعدات الكهربائية واجهزة القياس ودقتها وسلامتها

٥ـ عمل برنامج زمنى للأعمال الصيانة الوقائية والدورية سواء التى يقوم بها أفراد الطاقم أو الورش .

٦ـ اعداد مواعيد العمرات السنوية والدورية ومتابعة تنفيذها منذ بدئها حتى الانتهاء من هذه العمليات .

٧ـ تجميع بيانات العواريات الفنية فى قسم الآلات والسطح وكذلك شهادة هيئة الاشراف بالاشتراك مع الادارات المعنية .

٨ـ اعداد خطه وبرامج تنفيذ المشروعات الاستثمارية وتنفيذها .

٩ـ عمل الدراسات الخاصة بمواصفات السفن المطلوبة لتدعيم اسطول الشركة ، والاشراف على سير العمل خلال فترة البناء ، والاشتراك مع الادارة القانونية فى ابرام العقود

وتكوين لجان تجارب الاستلام ثم القيام بعملية الاستلام النهائي للسفن ٠

٠ ٠ ٠

ثالثـــا ـ الادارات المالـيـــة

وهى تلى الادارة التجاريــــة فى الاهمية وتنقسم الى ادارات فرعية مثل :
ادارة الحسابات وادارة الوكلاء وادارة الموازنة التخطيطية والتكاليف وادارة المراجعة وادارة المشتريات والمخازن ٠ وأهم واجبات الادارات المالية :ـ

١ـ تخطيط السياسة العامة للشركة وخاصة ماكان منها متصلا بالنواحى المالية ٠

٢ـ الاشتراك مع الادارة التجارية وادارة الشئون القانونية ـ التى عادة ماتتبع رئاسة الشركة ـ فى اعداد و صياغة العقود والاتفاقيات التى تبرم مع الوكلاء الملاحيين ومع مقاولو الشحن والتفريغ ، وكذلك بالنسبة للاتفاقيات الملاحية الثنائية ٠

٣ـ تضع الادارة المالية الموازنات التخطيطية لنشاط الشركة ، ثم عمل التقارير المالية فى هذا الخصوص ومتابعة اعتماد ها مع جهات الاختصاص ٠

٤ـ قيد وتحليل وعرض الحسابات الخاصة بأنشطة الشركة ٠

٥ـ مراجعة كافة مصروفات الشركة وايراداتها براوبحرا ووضع تقاريردوريةتحليلية لكل مصروف مع عمل المقارنة اللازمة مع الفترات المقابلة فى الاعوام ٠السابقة ٠

٦ـ التأمين على كافة الاصول المملوكة لشركة الملاحة وبالنسبة أيضا للبضائع ثم اعداد المطالبات والقيام بتحصيل التعويضات ٠

٧ـ اعداد حسابات الوكلاء والعملاء الدائنة والمدينة كما أنها تقوم باجراء التحويلات الخارجية وتحصيل مستحقات شركة الملاحة ٠

٨ـ عمل حسابات تكاليف كافة عمليات الشركة وأنشطتها المختلفة ، واعداد تقارير لمقارنة التكاليف الفعلية بالتكاليف المعيارية ٠

٩ـ متابعة التنفيذ المالى لعقود بناء السفن أو شراؤها وكافة مشروعات الشركة التى تستلزمها أنشطتها المختلفة

١٠ـ شراء كافة مستلزمات الشركة السلعية ـ سواء أكان التوريد محليا أم خارجيا

١١ ـ استلام المستلزمات الموردة للشركة وحفظها والتصرف فيها طبقا للائحة الداخلية للشركة التى تحدد ها أوامر الصرف المعتمدة من جهة الاختصاص ٠

رابعـــا ـ الادارة الاداريـــة

تتبع الادارة الادارية ادارات فرعيـــة أهمها ادارة شئون الافراد ثم العلاقات العامة والخدمات وادارة الرعاية الطبية والاجتماعية •

وأهم اختصاصات الادارة الاداريـــة هـى :ـ

١ــ الاسهام فى رسم سياسة الشركة العامة وبالأخص ماكان متعلقا بالنشاط الادارى
٢ــ تخطيط احتياجات الشركة من العمالة بالاشتراك مع الادارات الاخرى المعنية •
٣ــ مباشرة عمليات التعيين والنقل والفصل وانهاء الخدمة والاحاله الى المعاش، وتسوية المعاشات وكذلك التأمين على العاملين براوبحرا •
٤ــ تقديم خدمات الرعاية الصحية للعاملين بالشركة برا وبحرا •
٥ــ قيد واستلام وتوجيه المراسلات الواردة للشركة والصادرة منها الى الجهات الاخرى
٦ــ توفير وصيانة سيارات الشركة التى تخدم انشطتها المختلفة •
٧ــ التأمين على العاملين بالشركة لدى الجهات المعنية •

• • •

وهناك ادارتين أخريين تتبعان عادة رئاسة الشركة وعملهما مرتبط بعمل الادارات السابقة وهما ادارة التخطيط وادارة الشئون القانونية على النحو الذى لاحظناه خلال دراستنا لنشاط شركة الملاحة التى تسير خطوطا نظامية •

الشـركات المـلاحيـة للسفـن الجـوالة :

تختلف الشركات المـلاحية التى تتولى تشغيل سفن جوالة عن شركات الملاحة للخطوط النظامية فى أنها لاتوجد بها الادارات الكثيرة المتخصصة التى توجد فى شركات الملاحة للخطوط النظامية وتتركز وظيفة القائمون على تشغيل السفن الجوالة فى استئجار السفن ٠

وعلى هذا نجد هم على الاتصال مستمر باسواق السفن الجوالة ٠

واهم الادارات في الشركات الملاحية للسفن الجوالة هى الادارات التجارية والفنية وادارات التموين ٠

ومجلس الادارة فى هـذه الشركات يشبه الشركات النظامية ٠

المصطلحات البحرية واختصاراتها

المستخدمه فى

الخدمات البحرية

المصطلحات البحرية واختصاراتهــــا
(SHIPPING TERMS AND ABBREVIATION)

a.a	ALWAYS afloat
A.B	American Bureau of Shipping Classification Society
A d valorem	According to value.
A.P.T.	Afterpeak tank.
A.R.	Antwerp/Rotterdam ports range.
A.R.A.	Antwerp/Rotterdam/ Amsterdam Ports range.
B.A.	Buenos Aires.
B.A.C.A.T.	Barge aboard Catamaran.
b.b.	below bridges.
b.d.i.	Both days included.
Back Freight	Freight incurred through cargo being return -ed from destination port.
B.H.	Bordeaux/Hamburg ports range.
B/H	Bill of Health.
B.K.	Bar Keel.
B /L	Bill of Lading.
B.N.A.	Briti sh North Atlantic.
Bonded warehouse	Accommodation under Custom s' Surveillance housing highly dutiabla cargoes.
B.O.T.B.	British Overseas Trade Board.
Breaking Bulk	Commencing discharge.
Broken Stowage	Space wasted in a ship's hold by stowage of uneven packages.
B.T.N.	Brussels Tariff Nomenclature.
B.V.	Bureau Veritas (Fernch Ship) classification society
C.A.D.	Cash against docments or cash after delivery.
C.A.N.	Customs assignment number.
C.A.P.	Common Agricultural policy.
Cargo plan	plan depicting space in a ship available for cargo.
C.B.	Container base.
C. &F.	Cost and freinght.
C.I.F.	Cost, insurance, freight.
C.I.F.&E.	Cost, insurance, freight &e exchange.
C.I.F.C.L.	Cost, insurance, freight, commission & interest.
C.I.M.	International convention for conveyance of goods by rail, operative in the main in Europe.

Closing date	Latest date cargo accepted for shipment by shiopo-wner for specified sailing.
C.O.D.	Cash on delivery.
C.O.G.S.A.	Carriage of Good's b y Sea Act.
C.O.P.	Custom of port.
C / p	Charter party.
C.P.D.	Charters pays dues.
C.S.D.	Closed shelter deck vessel.
C.T.L.	Constructive total loss.
D.B.B.	Deals, battens & boards .
D.B.E.A.T.S.	Despatch, payable both ends all time saved.
D.B.E.I.L.T.S.	Desptach; payable both ends on laytime saved
D.d.	Delivered docks.
D.D.A.	Duty deposit account.
D.D.O.	Despawtch, money payable discharging only.
Dead freight	Space booked by shipper but not used .
Demurrage	Money paid by charterer to shipowner for delay in loading or discharging of cargo as schedulad in charter party.
Despatch	Money paid by shipowner to chartere for earlier for loading or discharging of cargo as scheduled in charter party.
D.F.	Direction finder.
Disembarkation	Process of passengers leaving a vessel.
D.L.O.	Despatch, money payable loading only.
D.½. D.	Despatch, money payable at half demurrage rate .
D.O.T.	Department of Trade.
D.S.R.K.	Deutsche Schiffs Revision und Kla ssifikation, (German ship) classification society.
D.T.	Deep tank.
D.W.T.	Deadweight tons .
E.C.A.	Economic Co -pooretion Administration .
E.C.C.	Exchange control copy.
E.C.C.P.	East coast coal port.
E.C.G.D.	Export credit guarantee department .
Embarkation	Process of passengers joining a ship .
E.S.D.	Echo sounding device .
Exworks	Exports sold free of any transport, insurance and freight charges.

F.a.a.	Free of all average.
F.A.S.	Free alongside.
F.C.& S.	Free of capture & seizure.
F.C.L.	Full container load.
F.D.	F ee despatch.
f.f.a.	Free from alongside .
F.I.O.	Free in and out.
F.O.	Free overside .
F.O.B.	Free on board.
F.O.R.	Free on rail.
F.O.W.	First open water per free on wagon .
F.P.A.	Free of particula average.
F.P.T.	Fore peak tank .
FWD .	Forward .
G.A.	General average .
G.A.C.	General average contribution .
G.C.B.S.	Gener al Council of B ritish Shipping.
G.L.	Germanisher lioyd (German ship) classification society .
C.R.T.	Gro ss registered tons .
G.S.S.L.	ports of Genoa, Savona, Spezia & Leghorn.
G.S.S.L.N.C.V.	ports of Genoa, Savona, Spezia, Leghorn, Naples, Civetta and Vecchia.
G.V.	Grande vitesse.
H.H.	Havre / H amburg ports range .
H.R.	Hellenic Register of (Greek) Shipping cla ssification society.
H.H.D.W.S.	Heavy handy deadweight scrap .
H.W.O.S.T.	High Water Ordinary Spring Tide .
I.G.D.	Inland clearance depot .
I.C.S.	International Chamber of Shipping .
I.D.	Import duty .
I.D.A.	Import Duty Act .
E.C.C.P.	Easst coast coal port .
E.C.G.D.	Export credit guarantee department.
Embarkation	process of passengers joining a ship .
E.S.D.	Echo sounding device .
Exworks	Exports sold free of any transport, insurance and freight charges.
I.T.F.	International trasport workers federation

F.a.a.	Free of all average .
F.A.S.	Free alongside.
F.C.& S.	Free p of capture & seizure.
F.C.L.	Full container load .
F.D.	Free despatch .
F.f.a.	Free from alongside .
F.I.O.	Free in and out .
F.O.	Free overside .
F.O.B.	Free on board .
F.O.R.	Free on rail .
F.O.W.	First open watrr or ftee on wagon .
F.P.A.	Free of particular average .
F.P.T.	Fore peak tank .
Fwd .	Forward .
G.A.	General average .
G.A.C.	General average contribution .
G.C.B.S.	Gereral Council of British Shipping .
G L .	Germanisher Lloyd (German ship) classification society .
G.R.T.	Gross regstered tons.
G.S.S.L.	Ports of Genoa, Savona, Spezia & Leghorn .
G.S.S.L.N.C.V.	Ports of Genoa, Savona, Spezia, Leghorn, Naples, Civetta and Vecchia .
G.V.	Grande vitesse .
H.H.	Havre / Hamburg ports range .
H.R.	Hellenic Register of (Greek) Shipping classification society .
H.H.D.W.S.	Heavy handy deadweight scrap .
H.W.O.S.T.	High Water Ordinary Spring Tide .
I.C.D.	Inland clearance depot .
I.C.S.	International Chamber of Shipping .
I.D.	Import duty .
I.D.A.	Import Duty act .
I.M.C.O.	Inter- Governmental Maritime Consultative Organization .
In Bond	Goods liable for customs duty.
I.S.O.	International Standards Organization .
I.W.A.	International Wheat agreement .

J.R.	Jugoslav Register (Yugoslavian ship) classifi- cation society .
L.A.S.H.	Lighter aboard ship .
Laydays	Period allotted in charter party for loading discharging cargo .
LO.LO.	Lift on _ lift off .
L.L.	Load line .
L.R.	Lloyds Register clssification society .
L.C.L.	Less than container load .
L.M.C.	Lloyds machinery certificate .
L.N.G.	Liquified natural gas carrier .
L.P.G.	Liquid petroleum gas .
L .O.C.O.	Goods price includes packind and tranasport .
L.W.O.S.T.	Low Water Ordinary Spiring Tide .
Manifest	Inventory of cargo on board a ship .
M.S.A.	Merchant Shipping Act, or Mutuat Securtiy Agency (U.S.A.)
M.L.	Motor launch .
M.V.	Motor vessel .
N.A.A.	Not always afloat .
N.A.A.B.S.A.	Not always afloat but safe aground .
N.J.	New Jason clause .
N.K.	Nippon Kaiji Kyokai (Japanese ship) Classifi- catipon society .
Northern Range	U.S. ports of Norfolk, Va., Newport News, philadelphia, Baltimore, New York, Boston and portland Me .
M.R.T.	Net Registered tons .
N. S.	NO sparring .
N.V.	Norske Veritas (Norwegian ship) classification society .
O.B.O.s8'	Oil / bulk / ore carriers .
O.E.C.	Overpaid en try cerificate .
O.E.C.D.	Organization for Economic Co- operation & Development .
O / O	Oil /ore carrier .
O.S.D.	Open shelter deck .

Out shipment	Passengers /cargo refused shipment as Vessel already fully loaded .
P.C.	Passenger Certificate .
P.&I .	Protection & Indemnity .
P.I.M.	International Goods Regulations, governing Conveyance of goods by rail in Europe .
P.R.	Polish Register (Polish ship) Classification Society.
Pro rata freight	Freight charged on proportion of Voyage completed .
P.S.	Paddle steamer .
P.T.L.	Partial total loss.
P.V.	Petite Vitesse .
Roads	Ports of Hampton Roads, (Norfolk, Nawport News & Sewells Point)
R.D.R.	Radar.
Receiving date	Date from which cargo accepted for shipment by Specified sailing .
R.I.	Registro Italiano (Italian ship) classification Society .
R.O.B.	Remaining on Board (cargo /fuel) .
RO/RO	Rollon - Roll off type of vessel .
R.S.	Register of Shipping of the U.S.S.R. .
Shut out	Cargo refused shipment because it arrived after Closing date ;
S.H.Inc .	Sundays & Holidays included .
S.I.T.P.R.O.	Simplification of International Trade Pro- cedures Board .
S.I.T.C.	Standard International Trade Classification .
S.O.L.A.S.	Safety of life at sea .
S.S.	Steamship .
Stowage plan	Plan depicting location of cargo stowed in a ship .
S.W.L.	Safe working load .
T.B.N.	To be nominated .
T.C.	Time charter .
T.E.U.'s	Twenty foot equivalents- iso-containers of Twenty lengths.
T.I.R.	Transport International Routier (Customs Convention)
T.L.O.	Total loss only .
T.S.S.	Turbine steamship.

U.K.H.H.	United Kingdom &Havre /Hamburg ports range.
U.L.C.C.	Ultra large crude carrier .
U.N.C.T.A.D.	United Nations Conference on Trade &d Development.
U.S.M.C.	United States Maritime Commission .
U.S.N.H.	United Statees, north of Cape Hat eras (ports)
V.A.T.	Value AddT Tax .
V.L.C.C.	Very large crude carrier .
Weather Working	Days on which- weather permitting- cargo days may be loaded / discharged under charter party terms terms.
W.W.D.S.H.E.X.	Weather Working D ay s Sundays & Holidays excepted .
Y.A.R.	York Antwerp rules .

المراجع

أولا ـ باللغة العربية :

١ ـ ابراهيم مكى (دكتور) ـ نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) ـ دار القبس للصحافة والطباعة بالكويت .

٢ ـ أحمد حسنى (دكتور) ـ النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية الهيئة المصرية العامة للكتاب (منشأة المعارف ١٩٨٠)

٣ ـ أ . د . كوبر (ترجمة محمود ربيع الطط) ـ جغرافية النقل البحرى . أكاديمية النقل البحرى بالاسكندرية .

٤ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ السفينة والخدمات البحرية فى قناة السويس . مطابع هيئة قناة السويس (١٩٨٠) .

٥ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ دراسات عن السفينة والحمولة والرسوم الملاحية مطابع هيئة قناة السويس (١٩٧٨) .

٦ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس الجزء الاول . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .

٧ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ مذكرات فى قواعد قياس حمولة السفن . مكتبة الجلاء ببورسعيد (١٩٧٦) .

٨ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ السفينة (دراسة فى الحمولة والرسوم والخدمات البحرية فى الموانى والممرات الملاحية) ١٩٨٢ .

٩ ـ السيد حسين جلال (دكتور) ـ قناة السويس طريق الاسطول التجارى العالمى بحث القى بالاكاديمية العربية للنقل البحرى بالاسكندرية يونيو ١٩٨٣ .

١٠ ـ الاهرام الاقتصادى ـ عدد خاص عن الموانى والنقل البحرى . أكتوبر ١٩٧٩

١١ ـ كارولين ـ اقتصاديات النقل البحرى . ترجمة مختار السويفى . مطابع مذكور ١٩٧٩ .

١٢ ـ على الشرقاوى (دكتور) ـ تنظيم وادارة الموانى ، موسسة شباب الجامعات .

١٣ ـ على البارودى (دكتور) ـ مبادئ القانون البحرى . منشأة المعارف ١٩٧٥ .

١٤ ـ مختار السويفى ـ أساسات النقل البحرى والتجارة الخارجية . مطابع مذكور ١٩٨١ .

١٥ ـ مصلحة الموانى والمنائر ـ موانى الجمهورية العربية ، نظمها والرسوم المقررة بها .

١٦ـ محمد وسيم غالى (الربان) ـ القانون البحرى ومعاملات السفن لضباط اعالى البحار.
الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩.

١٧ ـ محمد البوشوصى (الربان) ـ البضائع المنقولة بحرا وطرق العناية بهـــا .

١٨ ـ محمد سليمان هدى (دكتور) ـ اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعــات المصريـــة ١٩٨٣ .

١٩ ـ محمود سليمان هدى (دكتور) ـ بحوث العمليات وتطبيقاتها فى مجال النقل البحرى دار الجامعات المصرية ١٩٨٣ .

٢٠ ـ محمد سليمان هدى ـ دراسات الجدوى وتقييم المشروعات الاستثمارية للشركـــات الملاحية والموانى البحـرية .

ثانيــا ـ باللغات الاجنبية :

1- A. H: J. BOWN , PORT ECONOMICS - LONDON 1977.

2- ALANE E. BRANC , ELEMENTS OF SNIPPING;
LONDON . 1979

3- THE MARITINE TRANSPORT COMMITTEE, MARITIME TRANSPORT .
1977.

4- WALTON & CHARLTON , KNOW YOUR OWN SHIP. LONDON 1978 .

ثالثا ـ الدوريــات باللغات الاجنبية :

1- FAIRPLAY SHIPPING WEEKLY .

2- NORVEIGIAN SHIPPING NEWS.

3- SEA TRADE PUBLICATION .

4- SHIP CARE & MARITIME MANAGEMENT .

5- SAFETY AT SEA .

6- SHIPBUILDING & SHIPPING RECORD .

فهرست الموضوعات

[illegible]